

# **REALKREDITORS ADGANG TIL Å KREVE PRISAVSLAG VED MANGELFULL REALYTELSE**

En studie av utvalgte verks- og befraktningsavtaler utenfor  
preseptorisk lovgivning

Kandidatnr: 537

Veileder: Erik Røsæg

Leveringsfrist: 1. juni 2003

Til sammen 39995 ord

12.06.2003



# Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b><u>INNLEDNING .....</u></b>	<b><u>1</u></b>
1.1	TEMAET FOR AVHANDLINGEN.....	1
1.2	BEGREPSFORKLARINGER .....	2
1.3	DEN FØLGENDE FREMSTILLINGEN.....	3
<b>2</b>	<b><u>PRISAVSLAGSINSTITUTTET I NORSK KONTRAKTSLOVGIVNING .....</u></b>	<b><u>5</u></b>
2.1	TIDEN FREM TIL 1988.....	5
2.2	LOVGIVNINGEN FRA 1988 .....	6
2.3	FORHOLDET MELLOM PRISAVSLAG OG ERSTATNING.....	10
2.4	PRISAVSLAG SOM EN ALMINNELIG KONTRAKTSBRUDDSBEFØYELSE .....	14
2.5	PRISAVSLAGSBEGREPET I DEN FØLGENDE FREMSTILLINGEN .....	16
<b>3</b>	<b><u>VERKSKONTRAKTER.....</u></b>	<b><u>17</u></b>
3.1	INNLEDNING.....	17
3.1.1	PROBLEMSTILLINGEN .....	17
3.1.2	PRESENTASJON AV KONTRAKTENE.....	17
3.2	UTBEDRINGSPLIKT .....	19
3.2.1	FORELIGGER EN UTBEDRINGSPLIKT?.....	19
3.2.1.1	Problemstillingen.....	19
3.2.1.2	NS 3430, NTK og Reparasjonskontrakten .....	19
3.2.1.3	Skipsbyggingskontrakten.....	19
3.2.1.4	Oppsummering .....	24
3.2.2	GJELDER EN UFORHOLDSMESSIGHETSBEGRENSNING FOR UTBEDRINGSPLIKTEN? .....	25
3.2.2.1	Problemstillingen.....	25
3.2.2.2	NS 3430 .....	25
3.2.2.3	NTK, Reparasjonskontrakten og Skipsbyggingskontrakten .....	26
3.2.2.4	Oppsummering .....	31
3.2.3	INTERVENSJONSREGLER .....	31

<b>3.3</b>	<b>PRISAVSLAG.....</b>	<b>34</b>
3.3.1	NS 3430 .....	34
3.3.1.1	Prisavslag ved uforholdsmessighet.....	34
3.3.1.2	Kan en prisavslagsrett innfortolkes i særlige tilfeller? .....	40
3.3.1.2.1	Grunnlag for prisavslag .....	40
3.3.1.2.2	Utmålingen av prisavslaget.....	45
3.3.2	NTK.....	46
3.3.2.1	Følger en prisavslagsrett av kontraktens mangelsregulering? .....	46
3.3.2.2	Kan en prisavslagsrett innfortolkes i særlige tilfeller? .....	48
3.3.2.2.1	Grunnlag for prisavslag .....	48
3.3.3	REPARASJONSKONTRAKTEN.....	50
3.3.3.1	Følger en prisavslagsrett av kontraktens mangelsregulering? .....	50
3.3.3.2	Kan en prisavslagsrett innfortolkes i særlige tilfeller? .....	51
3.3.3.2.1	Grunnlag for prisavslag .....	51
3.3.3.2.2	Utmålingen av prisavslaget.....	55
3.3.4	SKIPSBYGGINGSKONTRAKTEN.....	57
3.3.4.1	Følger en prisavslagsrett av kontraktens mangelsregulering? .....	57
3.3.4.2	Kan en prisavslagsrett innfortolkes i særlige tilfeller? .....	59
3.3.4.2.1	Grunnlag for prisavslag .....	59
3.3.4.2.2	Utmålingen av prisavslaget.....	65
<b>4</b>	<b><u>BEFRAKTNINGSAVTALER.....</u></b>	<b>70</b>
<b>4.1</b>	<b>INNLEDNING.....</b>	<b>70</b>
4.1.1	PROBLEMSTILLINGEN .....	70
4.1.2	KONTRAKTENES SÆRPREG .....	70
4.1.3	NORSK LOVVALG .....	73
<b>4.2</b>	<b>FORELIGGER DET GRUNNLAG FOR Å KREVE PRISAVSLAG? .....</b>	<b>75</b>
4.2.1	TIDSCERTEPARTI.....	75
4.2.1.1	Ved levering .....	75
4.2.1.1.1	Problemstillingen.....	75
4.2.1.1.2	Kontraktens krav til skipet.....	75
4.2.1.1.3	Norsk bakgrunnsrett .....	78
4.2.1.1.4	Forholdet til kontraktens øvrige mangelsansvar.....	83
4.2.1.1.5	Oppsummering .....	90
4.2.1.2	Etter levering .....	91

4.2.1.2.1	Problemstilling.....	91
4.2.1.2.2	Risikofordelingen etter levering .....	91
4.2.1.2.3	Kan et prisavslag gjøres gjeldende ved misligholdt vedlikeholds- og reparasjonsplikt? .....	92
4.2.2	BAREBOAT-CERTEPARTI.....	99
4.2.2.1	Ved levering .....	99
4.2.2.1.1	Innledning.....	99
4.2.2.1.2	Kontraktens krav til skipet.....	99
4.2.2.1.3	Norsk bakgrunnsrett .....	100
4.2.2.1.4	Forholdet til kontraktens øvrige mangelsbeføyelser.....	102
4.2.2.1.5	Oppsummering .....	111
4.2.2.2	Etter levering .....	111
4.2.3	REISECERTEPARTI.....	114
4.2.3.1	Ved levering .....	114
4.2.3.1.1	Problemstilling.....	114
4.2.3.1.2	Kan en prisavslagsrett gjøres gjeldende ved mangler ved skipet?.....	114
4.2.3.2	Etter levering .....	120
<b>4.3</b>	<b>UTMÅLING AV PRISAVSLAG .....</b>	<b>121</b>
4.3.1	INNLEDNING.....	121
4.3.2	TIDSCERTEPARTI.....	121
4.3.3	BAREBOAT-CERTEPARTI.....	128
<b><u>5</u></b>	<b><u>AVSLUTTENDE BEMERKNINGER.....</u></b>	<b><u>130</u></b>
<b><u>6</u></b>	<b><u>LITTERATURLISTE .....</u></b>	<b><u>133</u></b>
<b><u>7</u></b>	<b><u>RETTSPRAKSIS.....</u></b>	<b><u>155</u></b>
7.1	NORSK RETSTIDENDE .....	155
7.2	RETTENS GANG .....	155
7.3	NORDISKE DOMME I SJØFARTSANLIGGENDER.....	156
7.4	ØVRIG NORSK RETTSPRAKSIS .....	156
7.5	NORDISK DOMSSAMLING.....	156
7.6	NYTT JURIDISKT ARKIV .....	156
7.7	ØVRIG UTENLANDSK RETTSPRAKSIS .....	157

## 1 Innledning

### 1.1 Temaet for avhandlingen

Temaet for denne fremstillingen er adgangen til å kreve en reduksjon av det avtalte vederlaget når det foreligger en mangelfull motytelse i et gjensidig bebyrdende kontraktsforhold; emnet er med andre ord retten til å kreve prisavslag. Avhandlingen avgrenses til prisavslag i *norsk* kontraktsrett.

Prisavslaget er bare en av flere kontraktsbruddsbeføyelser som kan gjøres gjeldende der det foreligger et avvik fra den oppfyllelse kontrakten gir anvisning på. For det første kan det kreves at kontraktens krav oppfylles ved *retting eller omlevering*. Disse mangelsbeføyelsene tar sikte på faktisk å stille realkreditor i den stilling kontrakten tilsier. For det andre kan avtalen heves hvis kontraktsbruddet er vesentlig. *Heving* regnes i likhet med prisavslag for å være en gjensidighetsbeføyelse. Gjensidighetsbeføyelsene skal opprettholde balansen i kontraktsforholdet. Den tredje formen for misligholdsbeføyelser er krav på *erstatning*. Realkreditor skal stilles økonomisk som om kontraktsmessig oppfyllelse skjer, han skal stilles skadesløs.

I nyere kontraktslovgivning er det gitt en rekke bestemmelser som gir en prisavslagsrett ved mangler. I denne avhandlingen vil syv standardavtaler for forskjellige typer kontraktsforhold behandles for å se om også disse gir grunnlag for en slik kontraktsbruddsbeføyelse. Alle de syv kontraktene faller utenfor preseptorisk lovgivning. Tvingende prisavslagsregler gjelder dermed ikke for disse kontraktene.

Fremstillingen avgrenses til tilfellene der det foreligger *fysiske mangler* ved realytelsen. I denne avgrensningen ligger det to forhold. Ved at oppgaven begrenses til å omhandle *mangler*, faller forsinkelser utenfor temaet. I kontraktslovgivningen er prisavslaget en sanksjon mot mangler.<sup>1</sup> Prisavslag er derimot ikke en vanlig beføyelse ved forsinkelser.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Krüger, Kjøpsrett, s. 425; Hagstrøm s. 407-408.

Når det bare er *fysiske* mangler som vil behandles, faller de særlige problemene som kan oppstå ved rettsmangler, rådighetsmangler og lovlighetsmangler utenfor fremstillingen.

## 1.2 Begrepsforklaringer

Definisjonen av begrepet *prisavslag* er det mest hensiktsmessig å utsette til prisavslagsinstituttet i norsk kontraktslovgivning er presentert i pkt. 2. Presiseringen av begrepet kommer vi tilbake til i pkt. 2.5.

Med begrepet *realdebitor* menes i det følgende den som skal stå for en tjenesteytelse – *realytelsen*. *Realkreditor* er den som skal motta realdebitors ytelse i det gjensidig bebyrdende kontraktsforholdet, mot å yte et pengevederlag.

Med *verkskontrakt* menes i denne fremstillingen en kontrakt som går ut på tilvirkning eller reparasjoner av fysiske gjenstander. Utenfor begrepet faller derimot transportavtaler. Begrepet benyttes dermed i en snevrere forstand enn det tradisjonelle verksleiebegrepet, som også omfatter slike kontrakter.<sup>3</sup>

Begrepet verkskontrakt synes de senere år å ha fått en redusert anvendelse.<sup>4</sup> Det er likevel hensiktsmessig å ha en fellesbetegnelse på kontrakter som alle har det til felles at realdebitor skal utføre et håndverksmessig arbeid. Det være seg enten det gjelder reparasjoner eller ombygginger av eksisterende gjenstander, eller tilvirkningskontrakter. Inn under verkskontraktsbegrepet faller dermed entreprisekontrakter,<sup>5</sup> fabrikkasjonskontrakter,<sup>6</sup> tilvirkningskjøp<sup>7</sup> og reparasjonskontrakter. Disse kontraktene

---

<sup>2</sup> Principles of European Contract Law (PECL) art. 9: 401 bryter på dette punkt med vanlig lære, prisavslaget er der også en forsinkelsesbeføyelse.

<sup>3</sup> Sandvik s. 93; Brunsvig, Konstruksjonsansvar, s. 176.

Selvig skiller i Knophs oversikt 1987, s. 432-435, mellom verkskontrakter og fraktavtaler, sml. Mestad, Force majeure, s. 154.

<sup>4</sup> Se f. eks. Selvig som i stedet benytter ”håndverks- og entrepriseoppdrag”, Knophs oversikt 1993, s. 512 flg., sml. Knophs oversikt 1987, s. 432, der verkskontraktbegrepet benyttes.

<sup>5</sup> Det sentrale er at bygge- og anleggsarbeidene skal utføres på landjorden. Hagstrøm, Entrepriserett, s. 9; Mestad, Force majeure, s. 153.

<sup>6</sup> Fremstilling og levering av faste installasjoner for petroleumsutvinning til havs. Mestad, Force majeure, s. 231.

har alle ulike særegenheter som medfører ulike kontraktsreguleringer. Det kan ikke sluttet rettsvirkninger ut av klassifikasjonen verkskontrakt.<sup>8</sup> Poenget er at kontraktene har fellestrekk, utførelsen av et håndverksmessig arbeid, som gjør det hensiktsmessig å operere med et samlebegrep.<sup>9</sup>

Begrepet *befraktningsavtale* vil i denne oppgaven omfatte både fraktavtaler i snever og vid forstand. Temaet avgrenses til befraktning med skip. I snever forstand gjelder fraktavtalebegrepet utførelsen av en transportforpliktelse. I vid forstand omfatter begrepet befraktningsavtale ”en avtale om å utføre transport med skip eller å stille et skips transportkapasitet til disposisjon”.<sup>10</sup>

### 1.3 Den følgende fremstillingen

Avhandlingen faller i tre hoveddeler. I den første delen – pkt. 2 – gis det en kort presentasjon av prisavslagsreglene i norsk rett. Siktemålet med denne introduksjonen er å vise hvordan prisavslagsinstituttet fremstår i lovgivningen. En forståelse av disse reglene er nødvendig for den fremstillingen som følger i avhandlingens andre og tredje del.

I den andre delen av oppgaven – pkt. 3 – vil spørsmålet om et prisavslag kan gjøres gjeldende ved mangelfull realytelse i fire utvalgte verkskontrakter behandles. De fire standardkontraktene er en entreprisekontrakt, en fabrikkasjonskontrakt, en skipsreparasjonskontrakt og en skipsbyggingskontrakt. Kontraktene presenteres i pkt. 3.1.2.

---

<sup>7</sup> Kjl. § 2 første ledd: Avgjørende er at bestilleren ikke skal skaffe en vesentlig del av materialene.

<sup>8</sup> Den kritikken mot begrepet Sandvik, s. 92-95, redegjør for er dermed ikke avgjørende.

Tidligere synes rettsvirkninger å ha vært trukket ut av begrepet verksleie. Begrepet hadde sin rot i romerrettens *locatio conductio operis*. Pedersen, s. 34, benytter følgende definisjon av begrepet:

”... en kontrakt, hvorved den ene part (værksmesteren) forpligter sig til imod vederlag at frembringe et arbejdsresultat for den anden (værksherren), og vederlaget skal som regel kun betales, når resultatet foreligger”.

<sup>9</sup> Sml. Mestad, *Force majeure*, s. 154.

<sup>10</sup> Falkanger/Bull s. 216, sml. Falkanger s. 10.



I pkt. 4, som utgjør oppgavens tredje del, vil adgangen til å kreve et prisavslag – reduksjon av frakten – i befraktningsavtaler med skip behandles. De tre kontraktene som skal studeres er et tidscerteparti, et bareboat-certeparti og et reise-certeparti. Hvilke kontrakter det gjelder, og forskjellen mellom de ulike typene certepartier vil behandles i pkt. 4.1.2.

Endelig vil det i pkt. 5 gis avsluttende bemerkninger til fremstillingen i denne avhandlingen.

## 2 Prisavslagsinstituttet i norsk kontraktslovgivning

### 2.1 Tiden frem til 1988

(1) Ved kjøpsloven av 1907<sup>11</sup> fikk vi i norsk rett lovfestet en ny mangelsbeføyelse. I lovens §§ 42 og 43 ble kjøper gitt rett til å kreve et forholdsmessig prisavslag ved mangler. Hvordan rettsstillingen var før kjøpsloven av 1907 er noe uklart.<sup>12</sup> Både Lassen og Aubert argumenterte for at kjøperen av en specie-gjenstand kunne kreve et prisavslag når det forelå en mangel ved varen.<sup>13</sup> Hagerup hevdet imidlertid at en slik rett ikke forelå.<sup>14</sup> Det finnes rettspraksis fra tiden før lovens vedtakelse og ikrafttrede hvor en kjøper av fast eiendom ble tilkjent prisavslag.<sup>15</sup>

Forbildet for prisavslagsbestemmelsene var tysk, sveitsisk og fransk rett.<sup>16</sup> De kontinentale rettssystemene synes igjen å hente prisavslagsinstituttet fra den klassiske romerske retten. Etter *actio quanti minoris* kunne en kjøper som fikk levert en mangelfull vare kreve et forholdsmessig avslag i kjøpesummen.<sup>17</sup>

I den eldre teorien ble prisavslaget behandlet under synsvinkelen delvis hevning.<sup>18</sup> I senere teori om 1907-loven ble sammenhengen med erstatning fremhevet.<sup>19</sup> Også i rettspraksis viste det seg at det ikke alltid ble skilt skarpt mellom prisavslag og erstatning.<sup>20</sup>

---

<sup>11</sup> Lov av 24. mai 1907 nr. 2.

<sup>12</sup> Arnholm s. 285; Augdahl s. 184; Almén s. 582.

<sup>13</sup> Lassen, Speciel del, s. 100; Aubert s. 79.

<sup>14</sup> Hagerup s. 99 og 103.

<sup>15</sup> Rt. 1905 s. 401.

<sup>16</sup> Motiver til Udkast til lov om kjøb, 1904, s. 57.

<sup>17</sup> Tamm s. 129.

<sup>18</sup> Almén s. 587; Lassen s. 325.

<sup>19</sup> Arnholm s. 286-287; Rodhe s. 552; Jørgensen s. 492.

<sup>20</sup> Augdahl s. 184.

Adgangen til å kreve prisavslag ble også lovfestet i husleieloven av 1939<sup>21</sup> §§ 14 og 18. I rettpraksis har prisavslag blitt tilkjent også utenfor de lovfestede tilfellene. En analogisk anvendelse av 1907-lovens prisavslagsregler ble lagt til grunn ved salg av fast eiendom. Praksisen viser imidlertid at regelen i disse tilfellene ble anvendt med visse tillempninger og modifikasjoner.<sup>22</sup>

(2) *Vilkåret* for å kreve prisavslag etter både 1907-lovens §§ 42 og 43 var at det forelå en verdireduserende mangel. Det ble ikke stilt noe krav om at selger kunne bebreides. Det gjaldt heller ikke noe krav om at mangelen måtte være vesentlig.<sup>23</sup> Etter bestemmelsene om prisavslag i husleieloven av 1939 var det imidlertid et krav om at mangelen ikke var ”uvesentlig”, jf. § 14 syvende ledd.<sup>24</sup>

(3) *Utmålingen* av prisavslaget skulle foretas forholdsmessig. Den reduserte prisen skulle forholde seg til kontraktsprisen som tingens markedsverdi med mangel forholder seg til tingens markedsverdi uten mangel.<sup>25</sup> Kontraktsprisen redusertes da med den samme prosent som differansen mellom tingens verdi med og uten mangel utgjorde. Det var tidspunktet for levering, og ikke avtaletidspunktet, som var avgjørende for beregningen av forholdstallet som utgjorde differansen mellom gjenstandens verdi med og uten mangel.<sup>26</sup>

## 2.2 Lovgivningen fra 1988

(1) Da vi i 1998 fikk ny kjøpslov,<sup>27</sup> ble prisavslagsinstituttet videreført.<sup>28</sup> *Vilkåret* for å kreve et forholdsmessig prisavslag etter kjøpslovens § 38 er at det foreligger en verdireduserende mangel ved kjøpsgjenstanden. Det er ikke et krav at selgeren kan

---

<sup>21</sup> Lov av 16. juni 1939 nr. 6.

<sup>22</sup> Krüger, Kjøpsrett, s. 426; Berle s. 114 flg.

<sup>23</sup> Augdahl s. 183.

<sup>24</sup> Augdahl s. 185.

<sup>25</sup> Augdahl s. 183; Almén s. 584.

<sup>26</sup> Almén s. 585; Ussing s. 130.

<sup>27</sup> Lov av 13. mai 1988 nr. 27(kjl.)

<sup>28</sup> Kjøpsloven bygger på et fellesnordisk samarbeid hvor betydelige hensyn er tatt til FN konvensjonen 1980 om internasjonale løsørekjøp (CISG), jf. NU 1984: 5 s. 15. CISG art. 50 gir en prisavslagsrett. Den norske kjøpsloven gjelder også for internasjonale kjøp.

bebreides. Retten til å kreve prisavslag står imidlertid tilbake for selgers rett og plikt til å foreta utbedring, jf. kjøpslovens § 37. Prisavslag kan kreves der retting eller omlevering ikke kommer på tale, eller ikke blir foretatt innen rimelig tid etter at kjøperen har reklamert på mangelen.<sup>29</sup> En tilsvarende bestemmelse fantes ikke i 1907-loven, men forarbeidene til kjøpsloven forutsetter at den tidligere loven førte til samme resultat.<sup>30</sup>

At prisavslaget blir inngripende for realdebitor, gir ham ikke rett til å kreve at avtalen skal opphøre. Prisavslaget kan ikke påberopes som en bristende forutsetning for realdebitor.<sup>31</sup> På dette punkt er det mulig at reglene skiller seg fra det som gjaldt før kjøpsloven av 1907.<sup>32</sup>

En slik hevingsrett kan imidlertid avtales. Ved preseptorisk lov kan en slik avtale til ugunst for realkreditor ikke gjøres gjeldende.<sup>33</sup>

(2) *Beregningen* av prisavslaget forklares på en annen måte i kjøpslovens § 38 enn i 1907-lovens §§ 42 og 43. Denne endringen i ordlyden tilsikter ingen reell endring av regelen.<sup>34</sup> Endringen ble gjort for at regelen skulle være enklere å forstå. Når det gjelder tidspunktet for beregningen av verdireduksjonen, presiseres det i lovteksten at det er leveringstidspunktet som er avgjørende.

I forarbeidene åpnes det for en mer skjønnsmessig beregning i de tilfellene hvor det vil være vanskelig å finne frem til en markedsverdi. Da kan prisavslaget fastsettes ut fra mangelens betydning for kjøperen.<sup>35</sup>

---

<sup>29</sup> Sml. hvtjl. § 25 første ledd, avhl. § 4-10 fjerde ledd, pakrl. § 6-2 tredje ledd, buofl. § 33 første ledd og fkjl. § 31 første ledd.

<sup>30</sup> Ot.prp. nr. 80 (1986-87) s. 89.

<sup>31</sup> NOU 1993: 4 s. 118; Hagstrøm s. 405-407; Krüger s. 425.

<sup>32</sup> Motiver til Udkast til lov om kjøb, 1904, s. 57; Aubert s. 79; Augdahl s. 184.

<sup>33</sup> RG 1998 s. 588(Drammen byrett), på side 592, er illustrerende i så måte.

<sup>34</sup> NOU 1976: 34 s. 75.

<sup>35</sup> Ot.prp. nr. 80 (1986-87) s. 90. Se pkt. 3.3.4.2.2(3).

Et forholdsmessig – relativt – prisavslag følger også av pakkereiseloven<sup>36</sup> § 6-2 tredje ledd, tomtfesteloven<sup>37</sup> § 25, husleieloven<sup>38</sup> § 2-11 annet ledd, forbrukerkjøpsloven<sup>39</sup> § 31 første ledd og den formelle hovedregelen i avhendingslova<sup>40</sup> § 4-12 første ledd.

En avvikende beregning av prisavslaget finner vi imidlertid i enkelte av de nye kontraktsrettslovene. For det første skal prisavslaget etter både håndverkertjenesteloven<sup>41</sup> § 25 annet ledd og bustadoppføringslova<sup>42</sup> § 33 annet ledd være lik *kostnadene ved å utbedre mangelen*. Dette er også den reelle hovedregelen i avhendingslova, jf. § 4-12 annet ledd.<sup>43</sup> Etter pakkereiseloven § 6-2 tredje ledd skal prisavslaget utmåles etter utbedringskostnadene der kunden selv har avhjulpet mangelen.

Etter disse bestemmelsene ses det ikke hen til hvilken betydning mangelen har for den forholdsmessige reduksjonen i markedsverdien. Utgiftene mangelsutbedringen medfører legges til grunn. Begrunnelsen for å utmåle prisavslaget etter rettingskostnadene er at det presumeres at kostnadene ved utbedringen gjenspeiler den verdireduksjonen mangelen medfører.<sup>44</sup> Denne betraktningen medfører at utmålingen ikke kan skje etter de fulle utbedringskostnadene hvis utbedringen vil medføre en standardheving. Medfører utbedringen standardheving, skal denne trekkes fra prisavslaget.<sup>45</sup>

---

<sup>36</sup> Lov av 25. august 1995 nr. 57(pakrl.).

<sup>37</sup> Lov av 20. desember 1996 nr. 106(tfl.).

<sup>38</sup> Lov av 26. mars 1999 nr. 17(husll.).

<sup>39</sup> Lov av 21. juni 2002 nr. 34(fkjl.).

<sup>40</sup> Lov av 3. juli 1992 nr. 93(avhl.).

<sup>41</sup> Lov av 16. juni 1989 nr. 63(hvtjl.).

<sup>42</sup> Lov av 13. juni 1997 nr. 43(buofl.).

<sup>43</sup> Se Rt. 2000 s. 199, på s. 207. Bare der reduksjonen i markedsverdien er klart lavere enn utbedringskostnadene skal utmålingen være forholdsmessig.

<sup>44</sup> Simonsen s. 366. Se RG 1998 s. 529(Hålogaland lagmannsrett), på side 536, som illustrerer at utbedringskostnadene presumeres å gjenspeile verdireduksjonen. Den avtalte kjøpesummen tilsvarte markedsverdien for en gravemaskin. Utbedringskostnadene ble da ansett å samsvare med verdireduksjonen.

<sup>45</sup> Se Rt. 1998 s. 1510, på side 1520. Saken ble avgjort etter ulovfestet rett forut for avhendingslova. I en ny avgjørelse fra Høyesterett, dom av 27. mars 2003(HR-2002-01060), avsnitt 34, legges et fradrag for standardheving til grunn etter avhendingslovas § 4-12 annet ledd.

For det andre åpnes det for at prisavslaget kan beregnes *direkte ut fra den verdireduksjonen mangelen medfører*. En slik utmåling er lovfestet i håndverkertjenesteloven og bustadoppføringslova der utbedringskostnadene blir uforholdsmessig store.<sup>46</sup>

Etter forbrukerkjøpsloven § 31 annet ledd kan prisavslaget utmåles etter mangelens betydning for forbrukeren i ”særlige tilfeller”. Også her skiller utmålingen seg fra den klassiske forholdsmessige vurderingen.

Et prisavslag etter den direkte verdireduksjonen – et absolutt prisavslag – kan spores tilbake til pandekternes tid.<sup>47</sup> Augdahl påpeker at det prisavslaget som ble lagt til grunn i norsk rett forut for kjøpsloven av 1907 var et absolutt prisavslag.<sup>48</sup>

Begrunnelsen for prisavslaget er imidlertid den samme etter alle utmålingsmetodene; balansen i kontraktsforholdet skal opprettholdes.<sup>49</sup> Bakgrunnen for avviket fra den relative utmålingen er at det ikke kan opereres med en markedspris ved siden av den avtalte kontraktsprisen. Utbedringskostnadene forutsettes å gjenspeile verdireduksjonen mangelen medfører, og der markedsprisen ikke skiller seg fra den avtalte prisen, vil en kompensasjon av den direkte verdireduksjonen gjenopprette balansen mellom de to partenes ytelse.

Selv om utmålingen ut fra utbedringsomkostningene og etter den direkte verdireduksjonen i teorien skiller seg fra den forholdsmessige utmålingen, medfører dette ikke nødvendigvis noen forskjell i praksis. Hvis kjøpesummen samsvarer med gjenstandens verdi på leveringstiden, og utbedringskostnadene gjenspeiler prisreduksjonen, vil det ikke være noen forskjell i resultatet av utmålingen. Tilsvarende vil den alternative utmålingen ut fra den direkte verdireduksjonen mangelen medfører,

---

<sup>46</sup> Hvtjl. § 25 annet ledd annet punktum og buofl. § 33 annet ledd annet punktum.

<sup>47</sup> Rabel s. 232.

<sup>48</sup> Augdahl s. 184.

<sup>49</sup> Ot. prp. nr. 80 (1986-87) s. 89; NOU 1979: 42 s. 51; Ot. prp. nr. 66 (1990-91) s. 108, jf. Rt. 2000 s. 199, på s. 206.

være lik den forholdsmessige reduksjonen når kjøpesummen ikke avviker fra gjenstandens markedsverdi på leveringstidspunktet.

Foreligger det derimot en markedspris som skiller seg fra den prisen kjøperen har betalt, vil det forholdsmessige prisavslaget skille seg fra utbedringskostnadene og den direkte verdireduksjonen. Har kjøperen gjort et godt kjøp, betalt mindre enn markedsprisen, vil prisavslaget bli mindre enn den direkte verdireduksjonen. Har han derimot betalt mer enn markedsverdien, vil prisavslaget bli større enn den direkte verdireduksjonen.

Markedsverdien ved levering er f. eks. kr. 100, og en mangel reduserer gjenstandens verdi med kr. 20, dvs. 20 prosent. Har kjøperen betalt kr. 110, skal kjøpesummen reduseres med 20 prosent, kr. 22. Har han derimot betalt kr. 90, vil et prisavslag på 20 prosents utgjøre kr. 18. Ved en absolutt verdireduksjon ville prisavslaget i begge tilfellene utgjøre kr. 20.

To ulike forhold kan medføre at markedsprisen ved levering avviker fra kontraktsprisen. For det første kan det skje en økning eller reduksjon i markedsprisen mellom avtaleinngåelse og levering. Dette vil være praktisk ved varer der markedsprisen fluktuerer som følge av vekslende tilbud og etterspørsel. For det andre kan det bli en forskjell mellom kontraktsprisen og markedsprisen ved levering selv om markedsprisen ikke er utsatt for endringer. Dette vil være tilfelle der kjøper har gjort en god handel og kjøpt varen til under markedspris, eller det er gjort en god handel fra selgers side, slik at kjøper betaler mer enn markedspris.

## 2.3 Forholdet mellom prisavslag og erstatning

(1) Tilsynelatende kan beføyelsene prisavslag og erstatning synes like. De gir begge realkreditor krav på en økonomisk kompensasjon. Her vil forholdet mellom de to sanksjonene behandles.

(2) Mangelsbeføyelsene prisavslag og erstatning skiller seg fra hverandre ved at *vilkårene* for å gjøre dem gjeldende er ulike. Vilkåret for å kreve prisavslag er objektivt. Det er tilstrekkelig at det foreligger en verdireduserende mangel. Det kreves bare at realdebitor gis anledning til å utbedre mangelen innen rimelig tid, så lenge dette ikke medfører vesentlig ulempe for realkreditor.

Skal derimot erstatning kreves, må det i tillegg til en mangel foreligge et ansvarsgrunnlag. Det vil hovedsaklig være et uaktsomhetsansvar eller et

kontrollansvar.<sup>50</sup> For enkelte typer mangler gjelder imidlertid et strengt objektivt ansvar. Det er årsaken eller arten av kontraktsbruddet som begrunner et særlig strengt ansvar.<sup>51</sup> I noen situasjoner vil dermed grunnlaget for å kreve prisavslag og erstatning være sammenfallende.

(3) Når det foreligger et ansvarsgrunnlag, kan realkreditor som utgangspunkt kreve alt påregnelig økonomisk tap erstattet. Det kan imidlertid gjelde begrensninger for indirekte tap.<sup>52</sup> Kravet som kan gjøres gjeldende ved prisavslag, er i utgangspunktet begrenset til en forholdsmessig reduksjon av kjøpesummen.<sup>53</sup> Det er kun den relative verdireduksjonen som skal kompenseres.<sup>54</sup>

Erstatningsreglene er uavhengige av vederlaget realkreditor skal betale. Utmålingen bygger på et krav om skadesløshet. Når realdebitor kan bebreides for å ha misligholdt kontrakten, eller årsaken til eller arten av kontraktsbruddet tilsier at han bør bære følgene av misligholdet, skal realkreditor stilles som om misligholdet ikke har skjedd. Realkreditor kan kreve erstattet det absolutte verdiminuset, samt tap som oppstår som følge av mangelen.

Erstatning av det direkte verdiminuset mangelen medfører er bare en av flere ulike tapsposter som kan kreves erstattet der det foreligger et ansvarsgrunnlag. Også utlegg som pådras på grunn av mangelen og tap som er en avledet følge av kontraktsbruddet – konsekvenstap – kan kreves erstattet.<sup>55</sup>

Som vi ser kan verdireduksjonen gi grunnlag både for en erstatning og et prisavslag, men det kan ikke kreves kompensasjon for den samme tapsposten to ganger. Det vil lønne seg å kreve erstatning for den reduserte verdien i stedet for å kreve prisavslag der den avtalte prisen er lavere enn markedsverdien på leveringstiden.<sup>56</sup>

---

<sup>50</sup> Hagstrøm s. 452 flg. og 480 flg.

<sup>51</sup> Hagstrøm s. 507.

<sup>52</sup> Kjl. § 40 annet ledd, avhl. § 4-14 første ledd og husll. § 2-13 fjerde ledd.

<sup>53</sup> Se pkt. 2.2(2).

<sup>54</sup> Krüger, Kjøpsrett, s. 433.

<sup>55</sup> Hagstrøm s. 533-549.

<sup>56</sup> Se eksemplet i petitavsnittet i pkt. 2.2(2).



Et forholdsmessig prisavslag kan i motsetning til en erstatning aldri overgå den avtalte kontraktsprisen. Prisavslaget skal utmåles prosentvis i forhold til den verdireduksjonen som forligger ved levering. Teoretisk kan et prisavslag maksimalt bli på 100 prosent. Erstatningen av den absolutte verdireduksjonen kan derimot overgå den avtalte kjøpesummen. Har f. eks. gjenstandens verdi uten mangler økt fra 100 ved kontraktsslutning til 150 ved levering, og manglenes verdireduserende effekt utgjør 110, vil den absolutte verdireduksjonen være større enn kontraktsprisen.

Som det fremgår i pkt. 2.2(2), fraviker enkelte lover den forholdsmessige utmålingen av prisavslaget. Disse lovene gir grunnlag for å kreve prisavslaget utmålt direkte etter utbedringskostnadene. Bakgrunnen for denne reguleringen er at det er vanskelig å operere med en markedsverdi ved siden av den faktiske kontraktsprisen etter disse kontraktene.<sup>57</sup> Kontraktsprisen utgjør likevel en absolutt grense for prisavslaget.

For tilvirknings- og reparasjonskontrakter har også den tradisjonelle utmålingen vært knyttet til utbedringskostnadene. Den forholdsmessige utmålingen er ikke vanlig i slike kontraktsforhold.<sup>58</sup> Utmålingen blir da lik en erstatningsregel med strengt objektivt ansvarsgrunnlag. Ansvaret skiller seg imidlertid fra erstatningsreglene ved at det kun gjelder en bestemt tapspost, kostnadene ved å få utbedret mangelen. Det presumeres at kostnadene ved utbedringen gjenspeiler den verdireduksjonen mangelen medfører.<sup>59</sup>

I kontraktslovgivningen har en eksempler på at det gis objektive erstatningsregler som er begrenset til utbedringskostnadene.<sup>60</sup> Det er da ikke noen reell forskjell mellom resultatet av utmålingene etter henholdsvis erstatningsreglene og prisavslagsreglene som utmåles etter kostnadene ved mangelsutbedringen.<sup>61</sup> I forarbeidene til håndverkertjenesteloven presiseres det også at regelverket forenkles ved å slå sammen de to kompensasjonsformene.<sup>62</sup> I realiteten har en da et strengt objektivt erstatningsansvar. I forarbeidene til avhendingslova uttales det at skillet mest blir et

---

<sup>57</sup> NOU 1979: 42 s. 51; Ot.prp. nr. 29 (1988-89) s. 39; NOU 1993: 20 s. 22.

<sup>58</sup> Ot.prp. nr. 29 (1988-89) s. 39.

<sup>59</sup> Se pkt. 2.2(3).

<sup>60</sup> Kjl. § 34 tredje ledd, tfl. § 24 andre ledd og husll. § 2-10 fjerde ledd.

<sup>61</sup> Hagstrøm s. 382.

<sup>62</sup> Ot.prp. nr. 29 (1988-89) s. 39.

spørsmål om terminologi.<sup>63</sup> Forskjellen ligger i begrunnelsen for ansvaret. Prisavslaget er en gjensidighetsbeføyelse som skal sørge for at balansen i kontraktsforholdet opprettholdes.<sup>64</sup> En erstatningsregel for utbedringsomkostninger er en del av erstatningsansvaret som skal sikre skadesløshet for realkreditor.<sup>65</sup>

Skillet mellom prisavslaget og erstatningsreglene kan også fremheves ved å klassifisere prisavslaget som et spørsmål om vederlagsrisikoen, i motsetning til erstatningen som en del av oppfyllelsesrisikoen.<sup>66</sup> Spørsmålet er hvem av partene som skal bære risikoen med hensyn til vederlaget når en kontraktsmessig ytelse ikke presteres. Denne problemstillingen har blitt delt opp i underspørsmålene om vederlaget er opptjent og om realdebitor har forspilt sitt krav på et opptjent vederlag.<sup>67</sup> Spørsmålet om prisavslag har da blitt rubrisert som en partiell vederlagsforspillelse. For de tilfellene der mangelen oppdages etter at vederlaget er ytt, kan en slik sontring være et pedagogisk verktøy. Er derimot mangelen oppdaget før betalingen er foretatt, kan det like gjerne sies at fullt vederlag ikke er opptjent. Det terminologiske skillet har imidlertid ingen rettslig betydning. Poenget er at kravet på vederlag må vurderes ut fra den motytelsen realkreditor mottar. Vederlagsrisikoen dreier seg om det er prestert en ytelse som gir krav på vederlag. Gjensidighetsprinsippet er dermed fremtredende.

---

<sup>63</sup> Ot.prp. nr. 66 (1990-91) s. 50.

<sup>64</sup> Selvig/Hagstrøm 3 s. 41-43.

<sup>65</sup> Hellner/Ramberg s. 182.

<sup>66</sup> Mestad, Force majeure, s. 12.

<sup>67</sup> Krüger s. 138-139 og 338; Haaskjold s. 292.

## 2.4 Prisavslag som en alminnelig kontraktsbruddsbeføyelse

(1) Som det fremgår ovenfor har prisavslagsinstituttet fått en stor utbredelse innen de lovfestede kontraktsforholdene i norsk rett. Det kan stilles spørsmål ved om prisavslaget er et alminnelig kontraktsrettslig (obligasjonsrettslig) prinsipp.

(2) Alminnelige kontraktsrettslige prinsipper er ikke bindende rettsregler i vanlig forstand. Prinsippene er rettesnorer som rettsanvenderen kan se hen til når det ikke foreligger uttrykkelige regler for den kontraktstypen som et tvistespørsmål er knyttet til.<sup>68</sup> Prinsippene kan sies å utgjøre alminnelige grunnlag for analogiske slutninger. Ved tolkingen av bestemmelser i lover og kontrakter vil prinsippene også være tolkningsmomenter.

Gjennom en induksjon av rettsregler som benyttes i ulike kontraktsforhold, kan en dedusere et prinsipp som kan legges til grunn utenfor disse kontraktens anvendelsesområde. I dag vil den omfattende kontraktslovgivningen etter 1988 gi et bredt tilfang av kontraktstyper som gir grunnlag for en induksjon.<sup>69</sup> Det vil også være relevant å se på den løsningen som ble lagt til grunn før denne tid. Foruten regelens godhet, er det nettopp utbredelsen som gir den dens vekt som argument for en tilsvarende anvendelse utenfor de lovfestede tilfellene.<sup>70</sup>

Selv om en bestemt regel er gitt i mange ulike kontraktslover og anses som et alminnelig kontraktsrettslig prinsipp, kan den ikke automatisk legges til grunn utenfor disse lovenes anvendelsesområde. Særlige hensyn kan tale for at en annen løsning må legges til grunn for kontraktstyper der spørsmålet ikke er regulert.<sup>71</sup>

Av rettspraksis fremgår det at domsstolene anvender alminnelige prinsipper ved løsningen av rettsspørsmål. Av nyere Høyesterettspraksis kan det vises til Rt. 1999

---

<sup>68</sup> Selvig/Hagstrøm 1 s. 32-33 og 117-118.

<sup>69</sup> Hagstrøm, Historie, s. 167-168.

<sup>70</sup> Også internasjonale regelsett som CISG og PECL kan gi induksjonsgrunnlag, jf. Hagstrøm, Historie, s. 168.

<sup>71</sup> Selvig/Hagstrøm 1 s. 117.

s. 408. Saken gjaldt kjøp av en borettslagsleilighet. Slike kjøp faller utenfor både kjøpslovens og avhendingslovens anvendelsesområde.<sup>72</sup> Om den rettsanvendelsen som måtte legges til grunn uttalte førstvoterende på side 420:

”Jeg tilføyer at det ikke har så stor praktisk betydning at kjøpsloven ikke kommer direkte til anvendelse, da *de sentrale bestemmelser i loven i stor grad er uttrykk for alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper*. Således vil bestemmelsene i kjøpsloven om mislighetsbeføyelser ved mangler ved salgsgjenstanden langt på vei få tilsvarende anvendelse for slike overdragelser som denne saken gjelder” (uthevet her).

(3) Den omfattende utbredelsen prisavslaget har fått innen kontraktslovgivningen, samt den lange tradisjonen beføyelsen har også utenfor lovfestede kontraktsforhold, gir i dag godt grunnlag for å si at prisavslag er en alminnelig misligholdsbeføyelse i norsk kontraktsrett.<sup>73</sup>

Prisavslaget er en gjensidighetsbeføyelse; presterer realdebitor en mindreverdig ytelse, skal realkreditors plikt til å yte en motytelse reduseres tilsvarende. Har ikke realdebitor stilt en ytelse i samsvar med kontraktens krav, skal heller ikke realkreditor yte vederlag som om fullverdig ytelse ble erlagt. Gjensidighetsprinsippet tilsier da at realkreditor kan redusere sin ytelse i samme grad som realdebitor har stilt en mindreverdig vare.

Utmålingen av prisavslaget kan ikke alltid baseres på det klassiske forholdsmessige ansvaret som følger av kjøpsloven – det relative prisavslaget. Som vi har sett, opereres det også med et prisavslag som knytter seg til mangelens direkte verdireducerende virkning. I praksis vil det utenfor kjøpsforhold med varer med faste markedspriser være vanskelig å operere med en markedspris ved siden av den prisen som faktisk legges til grunn i kontrakten. I slike kontraktsforhold må det åpnes for å legge til grunn et prisavslag som tar utgangspunkt i den direkte verdireduksjonen mangelen medfører – et absolutt prisavslag.<sup>74</sup> Utbedringskostnadene vil ofte gi uttrykk for den absolutte verdireduksjonen.<sup>75</sup>

---

<sup>72</sup> Kjl. § 1 og avhl. § 1-1.

<sup>73</sup> I Rt. 1998 s. 1510 tilkjennes prisavslag på grunnlag av alminnelige kontraktsrettslige regler. At prisavslag har blitt ansett som en alminnelig beføyelse også tidligere fremgår f. eks. av voldgiftsdommen inntatt i ND 1949 s. 322(NV), på side 324-325. Augdahl, s. 184-185, anførte at prisavslaget måtte gis analogisk anvendelse utenfor kjøpslovens virkeområde. Annerledes, Mestad, Force majeure, s. 12.

<sup>74</sup> Sandvik, s. 402-403; Dæhlin s. 132.

## 2.5 Prisavslagsbegrepet i den følgende fremstillingen

Prisavslagsbegrepet i den følgende fremstillingen sammenfaller med prisavslagsbegrepet i kontraktslovgivningen. Som det har fremgått i pkt. 2, skal prisavslaget kompensere verdireduksjonen mangelen medfører. Det må dermed avgrenses mot mangelssanksjoner som gir grunnlag for å kompensere direkte eller indirekte følgetap mangelen medfører. Slike sanksjoner vil være erstatningsregler.

De to hovedkjennetegnene ved prisavslaget i det følgende knytter seg til vilkåret for å kreve prisavslag og til utmålingen av prisavslaget.

For at en mangelssanksjon skal være et prisavslag i det følgende, må *vilkåret* for å kreve kompensasjonen være objektivt. Det stilles bare krav til at det foreligger en verdireduserende mangel. Prisavslaget skiller seg også på dette punkt fra et erstatningsansvar. Et erstatningsansvar krever, i tillegg til at det foreligger en mangel, et ansvarsgrunnlag.

Prisavslaget gjelder et spørsmål om vederlagsrisikoen. Det sentrale poenget ved prisavslaget er at det bygger på en gjensidighetsbetraktning. *Utmålingen* knyttes dermed opp mot det avtalte vederlaget. Prisavslaget skal gjenopprette den avtalte balansen i kontraktsforholdet, men ikke nødvendigvis stille realkreditor skadesløs. Balansen opprettholdes best ved å utmåle et forholdsmessig – relativt – prisavslag. Der en forholdsmessig beregning ikke lar seg gjøre, kan et absolutt prisavslag utmåles. I disse tilfellene kompenseres den direkte verdireduksjonen. Ofte vil utbedringskostnader gjenspeile den absolutte verdireduksjonen.<sup>76</sup>

---

<sup>75</sup> Se pkt. 2.2(2).

<sup>76</sup> Se pkt. 2.2(2).

### 3 Verkskontrakter

#### 3.1 Innledning

##### 3.1.1 Problemstillingen

Problemstillingen i det følgende er hvorvidt realkreditor kan kreve avslag i det avtalte vederlaget når realdebitor i en verkskontrakt presterer en ytelse som ikke er i samsvar med avtalen. Spørsmålet skal drøftes ut fra fire standardkontrakter. Disse kontraktene presenteres i pkt. 3.1.2.

Etter kontraktslovgivningen er utbedring den prinsipale beføyelsen. Der utbedring ikke kommer på tale eller ikke blir utført innen rimelig tid etter at mangelen er påberopt, har realkreditor rett til å kreve prisavslag.<sup>77</sup> I det følgende vil de utvalgte kontraktene tolkes for å se om de følger det samme systemet som kontraktslovgivningen.<sup>78</sup> Først, i pkt. 3.2, behandles derfor spørsmålet om det foreligger en utbedringsplikt. Deretter vil kontraktene i pkt. 3.3 tolkes for å se hvilken adgang de gir til å kreve prisavslag.

##### 3.1.2 Presentasjon av kontraktene

(1) Norsk Standard (NS) 3430, ”Alminnelige kontraktsbestemmelser om utførelse av bygg- og anleggsarbeider”, er en standardkontrakt som benyttes i avtaleforhold om bygg- og anleggsarbeider på landjorden. Standarden er utarbeidet av en komité oppnevnt av Norges Byggstandardiseringsråd. NS 3430 bygger for en stor del på den tidligere NS 3401.<sup>79</sup>

---

<sup>77</sup> Kjtl. § 37 første ledd, hvtjl. § 25 første ledd, avhl. § 4-10 fjerde ledd, pakrl. § 6-2 tredje ledd, buofl. § 33 første ledd og fkjl. § 31 første ledd.

<sup>78</sup> Om tolking av standardavtaler, se Hellner, Standardavtal; Bernitz s. 43-54; Nygaard s. 314-315; Woxholth s. 442-444; Simonsen, Entrepriserett, s. 6; Bull s. 108-113.

<sup>79</sup> Forut for NS 3401 forelå standardkontraktene NS 401 og NS 401 A. Om tilblivelsen av disse, og om kontraktene forut for standardene, se Sandvik s. 59-65.

(2) Norsk Totalkontrakt (NTK) 2000 – i det følgende betegnet som NTK – er en standardkontrakt som benyttes i kontrakter mellom offshoreleverandørindustrien og de norske oljeselskapene på kontinentalsokkelen. Kontrakten benyttes ved større prosjektoppdrag innen petroleumsvirksomheten på norsk kontinentalsokkel, og kan omfatte ingeniørarbeider, innkjøp, fabrikasjon og installasjon. NTK er fremforhandlet mellom Norsk Hydro ASA og Statoil ASA på den ene side og Teknologibedriftenes Landsforening på den andre. NTK er en videreføring av den tidligere Norsk Fabrikasjonskontrakt (NF) 92 og NF 87.<sup>80</sup>

(3) ”Allminnelige kontraktsbetingelser for reparasjonsarbeider på skip og offshorefartøyer ved norske verksteder” av 2. desember 1985 (revidert 1997), benyttes som tittelen sier ved reparasjonsarbeider på skip og offshorefartøyer ved norske verksteder. Kontrakten er utarbeidet i samarbeid mellom Norges Rederiforbund og Skips- og Offshoreverftenes Landsforening. Kontrakten vil i det følgende betegnes som Reparasjonskontrakten.

(4) ”Standard Form Shipbuilding Contract 2000” – heretter Skipsbyggingskontrakten – er en standardavtale for skipsbyggingskontrakter, fremforhandlet mellom representanter fra Norges Rederiforbund og skipsbyggingsbransjen, ved TBL-skip og Norske Skipsverfts Salgs- og Markedsføringsorganisasjon.

---

<sup>80</sup> Da mangelsreguleringen er tilnærmet likelydende i NF 92 og NTK, vil Kaasens kommentar til NF 92 gi veiledning også ved tolkingen av NTK.

## 3.2 Utbedringsplikt

### 3.2.1 Foreligger en utbedringsplikt?

#### 3.2.1.1 Problemstillingen

Problemstillingen i det følgende er hvorvidt kontraktene inneholder en rett for realkreditor til å kreve mangler ved realytelsen utbedret. Spørsmålet er her bare om en slik plikt foreligger. Det faller utenfor fremstillingens rammer å foreta en behandling av utbedringsplikts innhold.

#### 3.2.1.2 NS 3430, NTK og Reparasjonskontrakten

Etter *NS 3430* er den prinsipale beføyelsen ved mangler utbedring, jf. pkt. 32.2. Entreprenøren skal utbedre mangler ved kontraktsarbeidet vederlagsfritt.<sup>81</sup> Dette er også reguleringen i *NTK*. Leverandørens mangelsansvar er der angitt i art. 25. Etter art. 25.2 har leverandøren plikt til å utbedre mangler for egen regning.<sup>82</sup> Etter *Reparasjonskontrakten* er ansvaret for mangler regulert i kontraktens § 11. Utbedringsplikten fremgår av paragrafens første ledd. Verkstedet skal uten godtgjørelse utbedre mangler som viser seg etter levering.<sup>83</sup>

#### 3.2.1.3 Skipsbyggingskontrakten

(1) Etter *Skipsbyggingskontrakten* er reguleringen noe annerledes enn i de tre første kontraktene. Mangelsbeføyelsene er behandlet under to ulike artikler. I art. IV reguleres mangler knyttet til skipets fart, forbruk av drivstoff, dødvekt og kubikk-kapasitet. I art. X reguleres øvrige mangler. Hvis bestemmelsene i art. IV ikke er utfyllt, vil art. X regulere også disse manglene, jf. art. IV nest siste ledd.

(2) For de manglene som faller inn under *art. X* fastsetter kontrakten en utbedringsplikt for verftet. Verftet skal for egen regning utbedre mangler som oppdages de tolv første månedene etter levering.<sup>84</sup> Dette kan f. eks. gjelde mangler ved skipets laste- eller

---

<sup>81</sup> Kolrud s. 298 flg.; Hagstrøm, *Entrepriserett*, s. 95.

<sup>82</sup> Kaasen, s. 264 flg., behandler den tilnærmet likelydende bestemmelsen i NF 92.

<sup>83</sup> Falkanger/Bull s. 84.

<sup>84</sup> Falkanger/Bull s. 79.



brannvernuststyr. Der manglene blir utbedret innen rimelig tid, ”reasonable time”, har verftet ikke annet ansvar overfor bestilleren, jf. art. X nr. 1 og 3(a). Hvilke beføyelser som kan gjøres gjeldende dersom mangelen ikke er rettet innen rimelig tid, behandles under i pkt. 3.3.4.2.

(3) Både mangler ved skipets drivstoff-forbruk og fartsytelse er av en slik karakter at de kan oppdages ved prøveturer før levering. Mangler i forhold til skipets lastekapasitet vil som regel oppdages etter at skipet er tatt i bruk. Manglene som er regulert i art. IV kan som oftest ikke rettes med mindre det utføres svært betydelige reparasjoner eller ombygginger.<sup>85</sup> Spørsmålet om det foreligger en utbedringsplikt må ses i lys av dette.

Etter art. IV pkt. 2 til 5 fastsettes det en gradvis reduksjon av kontraktsprisen alt etter hvor omfattende manglene er.<sup>86</sup> Det sies ikke noe om det foreligger en plikt for verftet til å utbedre manglene før prisreduksjonen kan komme til anvendelse.

Ofte vil det være i bestillerens interesse å få utbedret mangelen fremfor å få et mangelfullt skip mot en redusert kontraktspris. For eksempel vil en beskjeden fartssvikt kunne bety en stor reduksjon i inntekter i løpet av skipets levetid.<sup>87</sup>

Skal f. eks. rederen bortfrakte skipet på tidscertepartier, vil en reduksjon i skipets fartsytelse kunne få stor betydning for den frakten skipet vil inntjene. Det samme gjelder der skipets lastekapasitet er redusert eller drivstoff-forbruket er høyere enn avtalt.

Utbedringsplikten er en forlengelse av plikten til å levere kontraktsmessig ytelse.<sup>88</sup> Det må legges til grunn en rett til å kreve utbedring i tilvirkningskontrakter når ikke særlige forhold tilsier annet.<sup>89</sup> Spørsmålet er da om kontrakten stenger for en utbedringsplikt ved manglene som faller inn under art. IV.

I innledningen til art. IV sies det:

---

<sup>85</sup> Brunsvig, Konstruksjonsansvar, s. 413.

<sup>86</sup> Art. IV pkt. 1 gjelder forsinkelser, og faller dermed utenfor temaet for oppgaven.

<sup>87</sup> Lund s. 363.

<sup>88</sup> Simonsen s. 344.

<sup>89</sup> Simonsen s. 345.

”The contract Price shall be subject to adjustments, as hereinafter set forth, in any of the events set out in this Article IV (it being understood by both parties that any reduction of Contract Price is by way of liquidated damages and not by way of penalty) and the Builder shall not in any way be responsible or liable for any other consequences by way of damages or otherwise as a consequence of any of the matters hereinafter set forth in this Article IV, except for the Buyer’s right to cancel in accordance with the provisions of the Contract.”

Kontrakten er utarbeidet på engelsk, og bygger på engelsk kontraktstradisjon.<sup>90</sup> Den skal imidlertid tolkes etter norsk rett, jf. art. XIX. Når kontrakten anvender uttrykk som har en særlig betydning etter engelsk rett, vil det være relevant å se hen til det meningsinnholdet som legges til grunn der. Meningsinnholdet kan sammenfalle med den betydningen uttrykket har innen skipsbyggingskontrakter også etter norsk rett. Når et uttrykk har en spesiell betydning inne en bransje, må denne forståelsen legges til grunn med mindre en annen felles forståelse av uttrykket foreligger.<sup>91</sup>

Artikkel IV sier at beløpene som utmåles skal være en ”liquidated damage” og ikke en ”penalty”.<sup>92</sup> Etter engelsk rett er ikke utbedring en primær sanksjon, slik som etter norsk rett.<sup>93</sup> Der det avtales en ”liquidated damage”, er dette det eneste ansvaret realdebitor har overfor realkreditor som følge av mangelen.<sup>94</sup> Når kontrakten i art. IV sier at ansvaret som kan gjøres gjeldende er en ”liquidated damage”, taler dette for at utbedring er fraskrevet som sanksjon ved de manglene som faller inn under artikkelens anvendelsesområde.

En slik tolking støttes også av at bestemmelsen sier at prisreduksjonen i form av en ”liquidated damage” er det eneste ansvaret som kan gjøres gjeldende, bortsett fra bestillers rett til å heve kontrakten. Artikkelens ordlyd taler dermed mot at det kan legges til grunn en forutsetning om utbedringsplikt for rimelige utbedringstiltak.

Det kan stilles spørsmål ved hvordan art. IV forholder seg til reguleringen av prøveturer i art. VII. Etter kontrakten skal både fart og forbruk testes før levering, jf. art. II pkt. 2.

---

<sup>90</sup> Aadnesen s. 7.

<sup>91</sup> Woxholth s. 419.

<sup>92</sup> Om forskjellen mellom ”liquidated damage” og ”penalty” se pkt. 3.3.4.1(2).

<sup>93</sup> Beatson s. 632 flg.; Treitel, Remedies, s. 41 flg.; Furmston s. 698 flg.

<sup>94</sup> Beatson s. 624-625; Treitel, Remedies, s. 228-230; Furmston s. 688-689.

Art. VII pkt. 4(b) sier at mangler som oppdages under prøveturen skal utbedres av verftet. Kjøperen plikter ikke å motta skipet før det er i full overensstemmelse med kontraktens krav, jf. art. VII pkt. 4(d). Gjelder art. VII også for de manglene som er regulert i art. IV, slik at kjøperen kan avvise skipet og kreve en utbedring gjennomført?

Når mangelen oppdages før skipet er overlevert, vil et forsøk på utbedring av mangelen være en oppfyllelse av plikten til å stille kontraktsmessig skip. Hvis verftet kan nøye seg med å utføre en prøvetur, for deretter å falle tilbake på prisreduksjonen, kan kontrakten åpne for spekulasjon fra verftets side. Der prisreduksjonen etter art. IV pkt. 2 og 3 blir lavere enn kostnadene ved å utbedre samt det forsinkelsesansvaret verftet pådrar seg ved utbedringen, jf. art. IV pkt. 1, vil det lønne seg å stille et mangelfullt skip fremfor å sørge for kontraktsmessig ytelse. En slik regulering kan medføre en uheldig spekulasjon fra verftets side. Ved å sette ansvaret for mangler høyt nok, vil imidlertid verftet få et incitament til å stille et kontraktsmessig skip.

Ordlyden i art. IV pkt. 3 taler for at reguleringen i art. IV går foran utbedringsplikten etter art. VII. Det sies i art. IV pkt. 3 at prisreduksjonen kommer til anvendelse der drivstoff-forbruket ved prøveturen ikke er i henhold til reguleringen i art. II:

”If the fuel consumption on the test bed exceeds the figure stipulated in Article II, the Contract Price shall be reduced ...”.

Når prisreduksjonen skal komme til anvendelse der kontraktsmessig resultat ikke oppnås under prøveturen, vil det ikke være grunnlag for å påberope den absolutte utbedringsplikten etter art. VII. Der fartsmangelen overstiger et visst nivå, gir art. IV pkt. 3 annet ledd grunnlag for å avvise hovedmotoren. Når bestemmelsen inneholder en særlig regulering av avvissningsretten, taler også dette for at bestemmelsene i art. IV går foran reguleringen i art. VII.<sup>95</sup>

I kontraktens art. IV pkt. 2 sies det at prisreduksjonen skal skje der farten ikke oppnås – ”is not achieved”. Det kan spørres om det i denne formuleringen ligger en forutsetning om at verftet må sette inn de tiltak som rimelig kan kreves for å oppnå kontraktsmessig fart, eller om formuleringen bare viser til om farten oppnås under prøveturen.

---

<sup>95</sup> Avvissningsretten som følger av art. IV pkt. 3 holdes utenfor den følgende fremstillingen. Det gjelder en særlig regulering for inngripende mangler knyttet til hovedmotoren.

Spørsmålet om det kan gjelde en utbedringsplikt etter lignede vilkår i tidligere skipsbyggingskontrakter er drøftet av Lund og Knudtzon. Begge finner spørsmålet tvilsomt, men legger til grunn at det foreligger en utbedringsplikt i enkelte tilfeller.<sup>96</sup> Ordlyden i de tidligere kontraktene avviker fra dagens kontrakt, og tolkingen av disse har dermed begrenset vekt ved tolkingen av Skipsbyggingskontrakten.

Ordlyden i art. IV pkt. 2 taler for at det ikke gjelder en utbedringsplikt i samsvar med art. VII. Det sies at reduksjonen i kontraktsprisen kommer til anvendelse "[i]f the speed as stipulated in Article II clause 2 (...) is not achieved". Art. II pkt. 2 regulerer prøver av fartsytelsen. Der farten ved prøveturen ikke oppnås kommer prisreduksjonen til anvendelse. "[I]s not achieved" viser ikke til en utbedringsplikt, men til resultatet av prøveturen etter art. II.

Opererer man med en forutsetning om at det gjelder en utbedringsplikt for mindre mangler, vil det oppstå vanskelige grensedragninger. Hvor mye skal det kreves at verftet foretar av utbedringsforsøk før reglene i art. IV kan legges til grunn? Bakgrunnen for reguleringen i art. IV synes nettopp å være at en vil unngå den usikkerheten som ofte kan oppstå rundt de regulerte mangelstypene.

At utbedringsplikten etter art. VII ikke gjelder for manglene regulert av art. IV støttes også av ordlyden i innledningen til art. IV. Det sies der at den eneste beføyelsen mot manglene som er regulert i bestemmelsen, med unntak av heving, er en "liquidated damage".

Mangelsreguleringen i art. IV er ikke forenlig med plikten etter art. VII. Det vil gi liten sammenheng om utbedringsplikten etter art. VII pkt. 4 skal gjelde for manglene omfattet av art. IV. Reguleringen som følger av art. IV må anses som en spesialbestemmelse som går foran den generelle reguleringen i art. VII. Nettopp særpreget ved manglene tilsier en annen regulering enn det som gjelder for øvrige mangler etter kontrakten. Alle de fire mangelskategoriene i art. IV gjelder feil som vil

---

<sup>96</sup> Lund s. 362-363; Knudtzon s. 53. Tidligere i Mangelsansvaret, s. 12, uttaler Knudtzon at det ikke kan være tvilsomt at det foreligger en utbedringsplikt for farts- og brenselmangler. Standpunktet er dermed mer reservert i den senere fremstillingen.

være svært kostnadskrevende å utbedre. Kontrakten sikrer forutberegnelighet for verftets ansvar for mangler som ellers kan medføre svært høye utbedringskostnader.

Det gjelder ikke noen utbedringsplikt for verkstedet der det foreligger mangler knyttet til skipets fart, forbruk av drivstoff,<sup>97</sup> dødvekt eller kubikk-kapasitet.

Står en overfor et forsettlig eller grovt uaktsomt kontraktsbrudd fra realdebitors side, må ansvarsbegrensningen som følger av art. IV settes tilside. En slik tilsidesettelse har tidligere blitt hjemlet i NL<sup>98</sup> 5-1-2.<sup>99</sup> I dag kan en tilsidesettelse også ha grunnlag i avtaleloven<sup>100</sup> § 36.<sup>101</sup> En regel om at forsettlige eller grovt uaktsomme kontraktsbrudd medfører tilsidesettelse av ansvarsbegrensninger må anses som et alminnelig kontraktsrettslig prinsipp.<sup>102</sup> Vegfraktloven<sup>103</sup> § 38 kan sies å gi uttrykk for prinsippet. Problemstillingen er drøftet av Hagstrøm, som gir en gjennomgang av spørsmålet i så vel norsk som fremmed rett.<sup>104</sup> Settes ansvarsbegrensningen tilside kan både utbedringsplikt og erstatningsansvar aktualiseres. I ”Trans Tind”-dommen<sup>105</sup> uttales:

”Det antas at en kontrahent som har opptrådt forsettlig eller grovt uaktsomt, er avskåret fra å påberope seg kontraktsmessig vedtatte ansvarsfraskrivelser. Hvor kontrahenten er et aksjeselskap e.l., gjelder det tilsvarende hvor noen i ledelsen har opptrådt på denne måten”(side 432).

I Rt. 1994 s. 626 ble ikke ansvarsbegrensningen satt tilside, da det var en ansatt som hadde utvist grov uaktsomhet. Et unntak for ansattes grove uaktsomhet kan sannsynligvis ikke gjelde i alminnelighet.<sup>106</sup>

### 3.2.1.4 Oppsummering

Det gjelder en uttrykkelig utbedringsplikt for realdebitor etter NS 3430, NTK og Reparasjonskontrakten. Også etter Skipsbyggingskontraktens art. X foreligger det en utbedringsplikt. Derimot gjelder det ikke noen utbedringsplikt for de manglene som faller inn under Skipsbyggingskontrakten art. IV.

---

<sup>97</sup> Et unntak gjelder som nevnt i pkt. 3 annet ledd.

<sup>98</sup> Kong Christian Den Femtis Norske Lov av 15. april 1687.

<sup>99</sup> Lund, Standardkontrakter, s. 68-69; Augdahl s. 293.

<sup>100</sup> Lov av 31. mai 1918 nr. 4.

<sup>101</sup> Hagstrøm s. 654-655.

<sup>102</sup> Tapper s. 182; Lund s. 342.

<sup>103</sup> Lov av 20. desember 1974 nr. 68(veifrl.).

<sup>104</sup> Hagstrøm, Ansvarsfraskrivelse.

<sup>105</sup> Voldgiftsdom av 6. juli 1982, inntatt som bilag til ND 1984 s. 384, på side 404 flg.

<sup>106</sup> Hagstrøm s. 648-649.

### 3.2.2 Gjelder en uforholdsmessighetsbegrensning for utbedringsplikten?

#### 3.2.2.1 Problemstillingen

En absolutt utbedringsplikt kan i enkelte tilfeller medføre en uforholdsmessig bruk av resurser. Offeret for realdebitor kan bli mye større enn nytten for realkreditor. Pålegges realkreditor å utbedre, kan det i enkelte tilfeller nærme seg ren sjikane. På de lovregulerte områdene har lovgiver tatt hensyn til dette og gitt bestemmelser som begrenser utbedringsplikten.<sup>107</sup> Når en slik begrensning gjør seg gjeldende, kan realkreditor kreve prisavslag. Spørsmålet her er om det også etter standardkontraktene gjelder en slik begrensning i utbedringsplikten. Hvorvidt en prisavslagsrett foreligger hvis utbedringen er uforholdsmessig, vil bli behandlet i pkt. 3.3.

#### 3.2.2.2 NS 3430

NS 3430 har i pkt. 32.5 en begrensning av utbedringsplikten for uforholdsmessighetstilfellene. Der kostnadene ved utbedringen blir uforholdsmessig store i forhold til hva som oppnås for byggherren, bortfaller byggherrens rett til å kreve utbedring. I disse tilfellene kan byggherren i stedet kreve et prisavslag. Det relevante vurderingstemaet er kostnadene for entreprenøren holdt opp mot nytten for byggherren.<sup>108</sup> Ikke enhver forskjell i kostnader og nytte medfører uforholdsmessighet. Det må kreves et markert og åpenbart misforhold.<sup>109</sup> Det vil også være av betydning hvilke type mangler det gjelder; det er forskjell på skjønnhetsfeil og funksjonsmangler.<sup>110</sup>

Etter NS 401 § 15 pkt. 2 og NS 3401 pkt. 25.4 var det spørsmål om "arbeid eller utgifter" var uforholdsmessige i forhold til det som oppnås ved utbedringen. I NS 3430 er spørsmålet om "kostnadene" ved utbedringen medfører uforholdsmessighet. Det kan stilles spørsmål om det er noen realitetsforskjell

---

<sup>107</sup> Kjl. § 34 første ledd, hvtl. § 24 første ledd, pakrl. § 6-2 første ledd, tfl. § 24 første ledd, buofl. § 32 første ledd, husll. § 2-10 første ledd og fkjl. § 29 første ledd.

<sup>108</sup> I forarbeidene til bustadoppføringslova, NOU 1992: 9 s. 81, sies det at også ikke-økonomiske ulemper for forbrukeren (byggherren) skal trekkes inn ved uforholdsmessighetsvurderingen. Det presiseres at rettingskostnadene ikke er uforholdsmessige i alle tilfeller der mangelen ikke medfører verdireduksjon for bygget. Tilsvarende bør legges til grunn etter NS 3430.

<sup>109</sup> Kolrud s. 235.

<sup>110</sup> Kolrud s. 307; Hagstrøm, Entrepriserett, s. 96; Garder s. 267; Sandvik s. 401; Sandvik, Kommentar, s. 235.

mellom standardene på dette punkt. "Kostnader" vil etter en alminnelig språkforståelse vise til økonomiske kostnader. Begrepet "kostnader" kan sies å innbefatte både "arbeid" og "utgifter". Både arbeidsprestasjonen og utgifter til materiell vil medføre økonomiske kostnader for entreprenøren. Ved tolkingen av vurderingstemaet legger Hagstrøm til grunn at kostnader nettopp utgjør innsats i form av arbeid og utgifter.<sup>111</sup> Forskjellen i ordlyden i standardene medfører ikke noen realitetsendring.

### 3.2.2.3 NTK, Reparasjonskontrakten og Skipsbyggingskontrakten

(1) Verken NTK, Reparasjonskontrakten eller Skipsbyggingskontrakten inneholder en eksplisitt uforholdsmessighetsbegrensning. Spørsmålet i det følgende er om utbedringsplikten må tolkes innskrenkende,<sup>112</sup> slik at en begrensning likevel må innfortolkes.

(2) Ordlyden i *NTK* og *Reparasjonskontrakten* sier ikke om det skal gjelde en begrensning i utbedringsplikten. Når avtalene ikke har noen bestemmelse om uforholdsmessighetsbegrensning ved utbedringsplikten, taler dette for at plikten er absolutt. Kontrakter er imidlertid sjelden uttømmende. Der ordlyden i en avtale er generell, kan en innskrenkende tolking være nødvendig.<sup>113</sup>

Spørsmålet om det kan innfortolkes en uforholdsmessighetsbegrensning i fabrikkasjonskontrakter som ikke har noen uttrykkelig regulering av problemstillingen er behandlet av Tapper. For verkskontrakter for øvrig er problemstillingen behandlet av Simonsen, Sandvik og Brunsvig. Alle fire stiller seg positive til en slik tolking.<sup>114</sup>

Regelen er ikke bare begrunnet i rimelighetsbetraktninger mellom partene, men også samfunnsøkonomiske hensyn.<sup>115</sup> Det er ikke ønskelig at store verdier går med til liten nytte.

Selv om uforholdsmessighetsbegrensningen kan sies å følge av alminnelig kontraktsrett,<sup>116</sup> vil en slik begrensning ikke gjelde der partene har avtalt noe annet.

---

<sup>111</sup> Hagstrøm, *Entrepriserett*, s. 96.

<sup>112</sup> Om begrepene "innskrenkende" og "utvidende" tolking, se Huser s. 584 flg.

<sup>113</sup> Selvig/Hagstrøm 1 s. 72.

<sup>114</sup> Tapper s. 215-217; Simonsen s. 347; Sandvik s. 400; Sandvik, *Kommentar*, s. 235; Brunsvig s. 249.

<sup>115</sup> Se NOU 1979: 42 s. 48, for håndverkertjenesters vedkommende.

<sup>116</sup> Hagstrøm s. 370; Simonsen s. 347.

Spørsmålet om en uforholdsmessighetsbegrensning kan legges til grunn, må bero på en tolking av kontrakten.

Det kan stilles spørsmål om Reparasjonskontraktens § 11 syvende ledd og NTK art. 25.5 stenger for en uforholdsmessighetsbegrensning. Reparasjonskontraktens § 11 syvende ledd sier:

”Ut over det her nevnte kan ikke noe krav gjøres gjeldende mot verkstedet på grunn av en levering som ikke er kontraktsmessig.”

NTK art. 25.5 fastslår:

”Selskapet kan heve Kontrakten etter reglene i art. 26 som følge av mangler. Det som er fastlagt i art. 25 og 26, er Selskapets eneste beføyelser mot Leverandøren for mangler.”

Etter bestemmelsene kan det ikke gjøres gjeldende andre sanksjoner mot mangler enn de som følger av kontraktens regulering. Noen alminnelig prisavslagsrett følger ikke av kontraktene.<sup>117</sup>

Kaasen har ved tolkingen av NF 92 fremhevet at fraværet av en alminnelig prisavslagsrett etter kontrakten medfører at en uforholdsmessighetsbegrensning er utelukket.<sup>118</sup> At en alminnelig prisavslagsrett ikke følger av en kontrakt, kan etter min mening ikke i seg selv utelukke en uforholdsmessighetsbegrensning. Hvis kontrakten gir holdepunkter for at mangelsreguleringen må utfylles med en uforholdsmessighetsbegrensning i særlige tilfeller, må en prisavslagsrett kunne innfortolkes nettopp for den spesielle situasjonen, selv om kontrakten i alminnelighet ikke gir grunnlag for prisavslag. Uforholdsmessighetsbegrensningen gjelder en situasjon avtalens ordlyd ikke tar høyde for. Begrensningen av mangelsansvaret i kontrakten tar utgangspunkt i den normale mangelssituasjonen. Der kontrakten i særlige unntakstilfeller må utfylles med en uforholdsmessighetsbegrensning, må en kunne legge til grunn et alternativt prisavslag i samsvar med alminnelig kontraktsrett.

Problemstillingen er da om den øvrige reguleringen i kontraktene tilsier at utbedringsplikten er absolutt.

---

<sup>117</sup> Se pkt. 3.3.2.1 og 3.3.3.1 nedenfor.

<sup>118</sup> Kaasen s. 565.



Både NTK og Reparasjonskontrakten har avtalte maksimumsgrenser for realdebitors mangelsansvar.<sup>119</sup> Det har blitt påpekt at den tilsvarende beløpsgrensen i NF 87 gjorde uforholdsmessighetsbegrensningen lite aktuell.<sup>120</sup> Bestemmelsene gjelder det samlede ansvaret for mangler. Uforholdsmessighetsbegrensningen bygger derimot på en vurdering av hvilke offer leverandøren skal pålegges ut fra den nytte bestillerne vil ha ved den enkelte mangel. Selv om kostnadene ved utbedringen ikke kommer opp mot maksimalansvaret, kan det være uforholdsmessig å kreve en utbedring. Hvis det f. eks. foreligger en mangel uten betydning for funksjonaliteten, som er svært kostnadskrevende å utbedre, kan det oppstå en situasjon der det vil være uforholdsmessig å kreve utbedring. Begrensningen som følger av de avtalte beløpsgrensene vil her ofte være utilstrekkelige, da de avtalte maksimumsbeløpene er høye.<sup>121</sup>

De avtalte beløpsbegrensningene gir imidlertid uttrykk for at partenenes risiko ved mangler er forhåndsvurdert. Bestemmelsene er en del av en avtalt risikofordeling. Det forhold at beløpsbegrensningen kan være utilstrekkelig i forhold til uforholdsmessighetsvurderingen kan ikke alene være grunnlag for å tolke utbedringsplikten innskrenkende. Dette gjelder til tross for at det kan fremstå som urimelig at svært store kostnader påløper til en utbedring som gir liten nytte for realkreditor.

Spørsmålet om det gjelder en absolutt utbedringsplikt, må ses ut fra den øvrige mangelsreguleringen. Partene har avtalt en risikofordeling som kan forrykkes hvis det innfortolkes begrensninger i utbedringsplikten.

Som nevnt er mangelsansvaret etter Reparasjonskontrakten beløpsmessig begrenset. Verkstedets ansvar for skader på skipet eller deler av dette som følge av mangelen, er i

---

<sup>119</sup> NTK pkt. 25.4 og Reparasjonskontrakten § 11 sjette ledd.

<sup>120</sup> Borchsenius s. 140.

<sup>121</sup> Etter NTK pkt. 25.4 gjelder det en grense på 15 % av kontraktsprisen opp til NOK 1 milliard, og 5 % av den overskytende del. Ansvarer er i alle tilfeller begrenset oppad til NOK 200 millioner. I Reparasjonskontrakten § 11 sjette ledd er det opp til partene å avtale beløpet.

tillegg begrenset til skader som er en ”direkte og umiddelbar følge av mangelen”, jf. § 11 fjerde ledd. Bestemmelsene i § 11 gir uttrykk for en uttømmende regulering av mangelsbeføyelsene, jf. syvende ledd.

På samme måte er mangelsansvaret etter NTK en fordeling av risiko. Utbedringsplikten etter art. 25.2 og det alternative økonomiske ansvaret etter art. 25.3 er begrenset til en på forhånd avtalt sum, jf. 25.4 første ledd. En rekke kostnader etter art. 24.4 annet ledd er lagt over på selskapet. Dette betyr at enkelte utgifter leverandøren vil ha i forbindelse med mangelsutbedringen dekkes av selskapet. Leverandøren er heller ikke ansvarlig for indirekte tap mangelen vil medføre for selskapet, jf. art. 32.1. Den mangelsreguleringen som følger av kontraktens art. 25 og 26 uttømmer leverandørens ansvar, jf. art. 25.5.

Utbedringsplikten er dermed en del av en helhetlig ansvarsfordeling mellom partene. Begge kontraktene gjelder ”agreed documents” mellom profesjonelle parter. En må da være forsiktig med å tolke avtalen innskrenkende ut fra rimelighetsbetraktninger i konkrete tilfeller.<sup>122</sup> En slik tolking vil kunne forrykke den balansen kontraktens mangelsansvar tar sikte på. Dette medfører at en ikke kan innfortolke en uforholdsmessighetsbegrensning etter NTK og Reparasjonskontrakten.

Som en sikkerhetsventil kan avtalelovens § 36 påberopes. Det skal imidlertid mye til for at denne kan komme til anvendelse i kontrakter mellom profesjonelle aktører.<sup>123</sup> Vurderingstemaet etter bestemmelsen er om kontrakten som en helhet fremstår som urimelig.<sup>124</sup> En skjønnhetsmangel som ikke overskrider de avtalte beløpsgrensene, vil sjelden eller aldri medføre at avtalen i sin helhet er urimelig. Avtaleloven § 36 vil dermed ikke gi realkreditor noe ekstra vern mot urimelige utbedringer der uforholdsmessighetsbegrensningen ikke gjelder.

Et mulig alternativt lempingsgrunnlag vil være læren om bristende forutsetninger, forutsetningslæren. Etter vedtakelsen av avtalelovens § 36 var det usikkert om forutsetningslæren var slukt opp av generalklausulen. I Rt. 1999 s. 922 la flertallet til grunn at forutsetningslæren fortsatt kan anvendes ved siden av avtalelovens § 36.<sup>125</sup> Dette synes også forutsatt i Rt. 2000 s. 806, på side 816. Etter forutsetningslæren vil ikke vurderingstemaet være om avtalen samlet medfører urimelighet, men om den

---

<sup>122</sup> Woxholth s. 444.

<sup>123</sup> Se Rt. 1999 s. 922, på side 932 og Rt. 2000 s. 806, på side 816.

<sup>124</sup> Woxholth s. 366.

<sup>125</sup> Forholdet mellom avtalelovens § 36 og forutsetningslæren behandles i Woxholth, Forutsetningslæren.

bestemte klausul må lempes som følge av bristende forutsetninger. Dette kan gjøre mulighetene for lemping større enn etter helhetsvurderingen i avtalelovens § 36. Hagstrøm påpeker også at muligheten for en revisjon vil være større etter forutsetningslæren enn etter avtalelovens § 36 i kommersielle kontrakter.<sup>126</sup>

(3) I likhet med de to foregående kontraktene har ikke *Skipsbyggingskontrakten art. X* noen uttrykkelig uforholdsmessighetsbegrensning. Reguleringen av mangelsansvaret er ikke like detaljert etter *Skipsbyggingskontrakten* som i NTK og Reparasjonskontrakten.

Ansvaret er knyttet til en utbedringsgaranti, som synes å være det eneste ansvaret verftet påtar seg. Det fastslås i pkt. 2 at utbedringsgarantien gjelder ”any defects”, begrenset av unntak for feil grunnet normal slitasje, feil bruk og manglende vedlikehold etter levering.<sup>127</sup> Denne klausulen regulerer hvilke type mangler utbedringsgarantien gjelder, og ikke omfanget av plikten. Der rettingen er utført innen ”reasonable time” har verftet ikke annet ansvar, jf. art X pkt. 1. Det sies ikke hvilke sanksjoner som kan gjøres gjeldende når det ikke er foretatt utbedring innen rimelig tid.

*Skipsbyggingskontrakten* skiller seg fra NTK og Reparasjonskontrakten ved at det ikke gjelder noen beløpsbegrensning for mangelsansvaret.<sup>128</sup> Skal en følge kontraktens ordlyd, har verftet en ubegrenset utbedringsplikt. I motsetning til de nevnte kontraktene er det ikke noen uttrykkelig begrensning av mangelsbeføyelsene som kan gjøres gjeldende etter *Skipsbyggingskontrakten*. Kontrakten synes dermed ikke å utgjøre en uttømmende regulering av mangelsansvaret.

Knudtzon legger til grunn at det etter den tidligere skipsbyggingskontrakten SBK 1981<sup>129</sup> måtte innfortolkes en uforholdsmessighetsbegrensning.<sup>130</sup> At en slik begrensning bør legges til grunn i skipsbyggingskontrakter, er også fremhevet av Lund

---

<sup>126</sup> Hagstrøm, Forutsetningslæren, s. 3.

<sup>127</sup> Falkanger/Bull s. 79.

<sup>128</sup> En beløpsbegrensning gjelder for konsekvenstap der utbedring ikke utføres innen rimelig tid, jf. art. X pkt. 3(a).

<sup>129</sup> Standardformularet av 7. oktober 1981.

<sup>130</sup> Knudtzon s. 63.

og Brunsvig.<sup>131</sup> Spørsmålet er gjerne illustrert med voldgiftsdommen i ND 1933 s. 116(NV).<sup>132</sup> Saken gjaldt et nybygget skip som viste seg å ha sprekker i bunnrammen. Voldgiftsretten kom til at ordlyden i garantibestemmelsen ikke kunne legges til grunn, da en utbytting av bunnrammen ville medføre uforholdsmessige kostnader. Verkstedet ble pålagt å utføre en mindre kostnadskrevende reparasjon, og å betale en økonomisk kompensasjon for den gjenværende mangelen.

Når ordlyden i kontrakten ikke gir holdepunkter for at utbedringsplikten er absolutt, og den heller ikke utelukker andre beføyelser, er det grunnlag for å utfylle kontrakten med en uforholdsmessighetsbegrensning.<sup>133</sup> Verftet plikter ikke å utbedre mangler når det vil oppstå uforholdsmessighet mellom det som oppnås og de kostnader verftet påføres. Enhver overvekt av kostnader gir imidlertid ikke verftet rett til å påberope et uforholdsmessighetsunntak. Det må kreves en betydelig overvekt.

I ND 1933 s. 116(NV) ville byttingen av bunnrammen koste 38.300. kroner, mens en reparasjon som ville gi fullverdig driftsmessighet ville kostet 800 kroner. Med tillegg av kompensasjonen for kjøpelyten ville utgiftene knyttet til alternativet med reparasjon utgjøre kroner 4.800.

#### 3.2.2.4 Oppsummering

Verken NTK eller Reparasjonskontrakten gir grunnlag for en uforholdsmessighetsbegrensning. Etter NS 3430 følger det en uttrykkelig begrensning for uforholdsmessighetssituasjonen av kontraktens regulering. Selv om en slik regulering ikke følger av kontraktens ordlyd, må en tilsvarende begrensning legges til grunn for utbedringsplikten etter Skipsbyggingskontraktens art. X.

#### 3.2.3 Intervensjonsregler

(1) For å unngå ytterligere skader eller tap, vil realkreditor i enkelte tilfeller utbedre en mangel selv eller sette utbedringen bort til noen som kan utføre rettingen raskere enn realdebitor. I disse tilfellene er spørsmålet om realkreditor kan frata realdebitor hans

---

<sup>131</sup> Brunsvig s. 249; Brunsvig, Konstruksjonsansvar, s. 220; Lund s. 353.

<sup>132</sup> Brunsvig, Konstruksjonsansvar, s. 220; Knudtzon s. 63; Lund s. 353.

<sup>133</sup> Simonsen s. 347.

defensive utbedringsrett. Hvis en slik intervensjonsregel gjelder, er spørsmålet om et prisavslag kan kreves.

(2) Både etter bustadoppføringslova og håndverkertjenesteloven kan realkreditor i enkelte tilfeller frata realdebitor den defensive utbedringsretten, og kreve et prisavslag beregnet etter utbedringskostnadene. Dette sies ikke uttrykkelig i loven, men det fremgår av lovforarbeidene at en slik rett følger av unntaket for ”særlig grunn”/”særleg grunn” til å motsette seg realdebitors utbedring, se håndverkertjenesteloven § 24 annet ledd jf. § 25 og bustadoppføringslova § 32 annet ledd jf. § 33.<sup>134</sup>

En uttrykkelig intervensjonsregel er inntatt i kjøpslovens § 36 tredje ledd. I motsetning til bustadoppføringslova og håndverkertjenesteloven gjelder det ikke et objektivt prisavslag i disse tilfellene. Utbedringskostnadene kan bare kreves dekket der erstatningsvilkårene i § 40 er oppfylt.<sup>135</sup>

(3) En rett til å foreta utbedringer uten å gi realdebitor rimelig tid til å utbedre, følger også av NS 3430 pkt. 32.4 annet ledd, der det er ”tvingende nødvendig” med en utbedring raskere enn det entreprenøren kan stå for.<sup>136</sup> Etter Reparasjonskontraktens § 11 femte ledd og Skipsbyggingskontraktens art. X art. 3(b) kan utbedringen settes bort til et annet verft. Etter Reparasjonskontrakten er det et vilkår at det vil ”virke urimelig å føre skipet til verkstedet” som utførte reparasjonen. Et slikt krav stilles ikke etter Skipsbyggingskontrakten, men bestilleren må først gi skriftlig varsel om at endringen utføres annet sted. Etter NTK har ikke leverandøren en defensiv utbedringsrett. Dette følger av art. 25.3 annet ledd. Hvis leverandøren ikke kan utbedre inne rimelig tid, gis selskapet en rett til å sette bort reparasjonen etter art. 25.3 første ledd.<sup>137</sup>

---

<sup>134</sup> Ot.prp. nr. 29 (1988-89) s. 89, jf. NOU 1979: 42 s. 108; NOU 1992: 9 s. 79.

<sup>135</sup> Ot.prp. nr. 80 (1986-87) s. 89.

<sup>136</sup> Hagstrøm s. 380; Hagstrøm, Entrepriserett, s. 99-100; Kolrud s. 307.

<sup>137</sup> Er ikke vilkåret om at selskapet ikke kan utbedre innen rimelig tid oppfylt, skal utmålingen av den økonomiske kompensasjonen skje etter annet ledd. Se pkt. 3.3.2.1.

Etter alle de fire kontraktene får realdebitor et erstatningsansvar for de faktiske utbedringsutgiftene.<sup>138</sup> Retten til å frata realdebitor hans defensive utbedringsrett begrunnes i det akutte behovet som foreligger for en utbedring. En utbedring må dermed faktisk være foretatt for at erstatningskravet skal foreligge. Siden kontraktene gir anvisning på er erstatningsansvar for faktisk pådratte utgifter, avgrenses det mot disse tilfellene i det følgende.<sup>139</sup>

---

<sup>138</sup> Erstatningsansvaret er i Reparasjonskontrakten og Skipsbyggingskontrakten begrenset til henholdsvis hva utbedringsarbeider ville koste ved norske verksteder og det verkstedet normalt ville kreve betalt ved sitt verft.

<sup>139</sup> Hagstrøm, s. 380, sier at bestemmelsen i NS 3430 kan ses på som en tilbakesøking av ugrunnet berikelse.

### 3.3 Prisavslag

#### 3.3.1 NS 3430

##### 3.3.1.1 Prisavslag ved uforholdsmessighet

(1) Som vi har sett ovenfor i pkt. 3.2.2.2 er den primære beføyelsen ved mangler utbedring fra entreprenørens side. Der kostnadene ved utbedring blir uforholdsmessig store i forhold til det som oppnås, kan byggherren verken kreve utbedring eller erstatning av utbedringskostnadene. I disse tilfellene kan byggherren kreve prisavslag etter standardens pkt. 32.5.<sup>140</sup> Problemstillingen er her hvordan dette prisavslaget skal utmåles.

(2) Etter kontraktslovgivningen skal det klassiske prisavslaget utmåles forholdsmessig, jf. pkt. 2.2(2). NS 3430 legger derimot i uforholdsmessighetstilfellene opp til en utmåling etter det absolutte verdiminuset mangelen medfører; prisavslaget skal gjenspeile den direkte reduksjonen av byggets verdi.<sup>141</sup> En utmåling etter den direkte verdireduksjonen legges også til grunn ved uforholdsmessige utbedringskostnader etter håndverkertjenesteloven § 25 og bustadoppføringslova § 33. Det presiseres i forarbeidene til bustadoppføringslova at et forholdsmessig prisavslag ikke passer i entrepriseforhold.<sup>142</sup> Problemstillingen i det følgende er hvordan reduksjonen av byggets verdi skal beregnes.

(3) Når NS 3430 pkt. 32.5 annet ledd taler om ”verdi”, er spørsmålet om det er omsetningsverdien eller byggherrens bruksverdi som skal legges til grunn. Med omsetningsverdi menes den verdien objektet vil ha hvis det omsettes i et marked for

---

<sup>140</sup> Valget vil ikke alltid stå mellom å kreve enten utbedring eller prisavslag. Det kan foretas en kombinasjon mellom de to beføelsene. Utbedringsplikten gjelder så langt dette er forsvarlig ut fra forholdsmessighetsvurderingen, og for den gjenværende delen av mangelen utmåles et prisavslag. En slik kombinasjon er ofte benyttet i entrepriseforhold. Se Hagstrøm s. 380; Hagstrøm, *Entrepriserett*, s. 96; Kolrud s. 308; Sandvik, *Kommentar*, s. 237.

<sup>141</sup> Hagstrøm, *Entrepriserett*, s. 100.

<sup>142</sup> NOU 1992: 9 s. 81.

slike objekter. Bruksverdien er derimot den verdien objektet har for den bestemte byggherren.

For entrepriseoppdrag vil det i enkelte tilfeller være vanskelig å operere med en omsetningsverdi for det ferdige oppdraget. Det kan være spesialtilvirkninger som ikke vil være omsettelige i et alminnelig marked. Som eksempel kan nevnes oppføring av en kirke. I disse tilfellene vil byggherrens bruksverdi gi uttrykk for omsetningsverdien.<sup>143</sup> Skillet mellom de to ulike verdiene vil først få selvstendig betydning der det foreligger et ordinært marked for bygget.<sup>144</sup> Spørsmålet er da om prisavslaget kan utmåles etter byggherrens bruksverdi når det foreligger en alminnelig omsetningsverdi for bygget.

Ordlyden i pkt. 32.5 gir ikke klare holdepunkter for om det er omsetnings- eller bruksverdien som skal legges til grunn for utmålingen. Når vurderingstemaet er ”reduksjon av byggets eller anleggets verdi som mangelen medfører”, kan dette tas til inntekt for at det er den objektive omsetningsverdien som er avgjørende. Det sies ikke at vurderingstemaet er den reduksjon i byggets eller anleggets verdi som mangelen medfører for byggherren.

Bustadoppføringslova § 33 annet ledd annet punktum har en utmålingsregel som tilsvarer uforholdsmessighetsregelen i NS 3430. Prisavslaget skal være lik den ”verdireduksjonen som mangelen medfører”. I forarbeidene til bestemmelsen gjøres det klart at det kun er mangler som reduserer den økonomiske verdien som er relevante. Mangler som er til ulempe for kjøperen, men som ikke medfører noen reduksjon av husets verdi, vil ikke ha betydning.<sup>145</sup> Slike mangler kan kompenseres etter spesialregelen i annet ledd tredje punktum, som tilsvarer bestemmelsen i NS 3430 pkt. 32.5 annet ledd annet punktum. Når det er omsetningsverdien som er avgjørende etter ”verdi”-begrepet i forbrukerentrepriseloven, taler det for en tilsvarende tolking av NS 3430.

---

<sup>143</sup> Hagstrøm, Entrepriserett, s. 101.

<sup>144</sup> Hagstrøm, Entrepriserett, s. 100.

<sup>145</sup> NOU 1992: 9 s. 81.



Spørsmålet om det er omsetningsverdien eller bruksverdien som skal legges til grunn er behandlet av Hagstrøm og Simonsen. Begge legger til grunn at det er omsetningsverdien som er avgjørende.<sup>146</sup>

Det kan spørres om det kan tas hensyn til byggherrens særlige bruk av bygget, når denne er kommunisert med entreprenøren forut for kontraktsinngåelsen. Kolrud stiller seg åpen til dette.<sup>147</sup> Standpunktet synes vanskelig å akseptere. Det er reduksjonen av den objektive omsetningsverdien som er avgjørende etter prisavslagsbestemmelsen.

Sandvik stilte seg etter de tidligere standardene kritisk til en utmåling ut fra byggherrens spesielle formål. Han fremhevet at slike forhold er konsekvenstap som bare kan kreves erstattet der det foreligger særlig ansvarsgrunnlag.<sup>148</sup>

At f. eks. en mangel ved et produksjonslokale medfører redusert produksjon, som igjen gir redusert omsetning for byggherren, kan ikke kompenseres med et prisavslag. Etter NS 3430 pkt. 32.6 må mangelen skyldes forsett eller grov uaktsomhet fra entreprenørens side for at konsekvenstap kan kreves erstattet.

Foreligger det et marked for bygget, er det markedets reaksjon på mangelen som er avgjørende. Vurderingstemaet etter prisavslagsbestemmelsen er hvilken betydning mangelen vil ha for byggets omsetningsverdi.

(4) Spørsmålet er så hvordan den *konkrete vurderingen* av verdireduksjonen skal foretas. Vurderingstemaet er reduksjonen av ”byggets eller anleggets verdi som mangelen medfører”. Det må tas hensyn både til den verdireduserende påvirkningen mangelen har på den mangelfulle delen av bygget og på andre deler av bygget.<sup>149</sup>

Skader på andre deler av kontraktsarbeidet som er en nærliggende og påregnelig følge av mangelen, omfattes av utbedringsplikten, jf. pkt. 32.2 annet ledd, og må da også gi grunnlag for prisavslag der

---

<sup>146</sup> Hagstrøm s. 398-399; Hagstrøm, Entrepriserett, s. 101; Simonsen, Entrepriserett, s. 66.

<sup>147</sup> Kolrud s. 308.

<sup>148</sup> Sandvik s. 404; Sandvik, Kommentar, s. 236.

<sup>149</sup> Garder s. 267; Kolrud s. 308.

utbedringen vil medføre uforholdsmessige utgifter. Dette vil være en del av ”den reduksjon av byggets eller anleggets verdi som mangelen medfører”. Det gis dermed prisavslag for en type følgetap.<sup>150</sup>

Det kan f. eks. være uforholdsmessig å utbedre en mangel knyttet til takhøyden i kjelleren på et nybygg. Spørsmålet er da hvilken betydning dette vil ha for omsetningsverdien. Det kan være vanskelig å beregne hvilke betydning mangelen vil ha for omsetningsverdien. I praksis vil vurderingen ofte bli svært skjønnsmessig.<sup>151</sup> Det kan innhentes verdivurderinger fra takstmenn, som gir en vurdering av byggets verdi med og uten den aktuelle mangelen.<sup>152</sup>

I de tilfellene der det *ikke foreligger noe marked for bygget*, slik at byggherrens bruksverdi gir uttrykk for verdireduksjonen, vil prisavslaget måtte utmåles ut fra den betydningen mangelen har for byggherren. Spørsmålet blir da hva byggherren ville betalt hvis han ved avtaleinngåelsen var klar over mangelen. Det kan imidlertid ikke tas hensyn til de spesielle følgene mangelen får for byggherren. At mangelen f. eks. medfører redusert inntekt for byggherren, kan ikke kompenseres gjennom et prisavslag. Slike følgetap kan bare kreves kompensert der det foreligger ansvarsgrunnlag for erstatning.

(5) Når en verdireduksjon er et vilkår for å kunne kreve prisavslag, kan byggherren bli stående uten krav på prisavslag i enkelte tilfeller. Det kan f. eks. være en situasjon der entreprenøren har benyttet en annen billigere type materiale enn avtalt. Dette medfører ikke nødvendigvis at omsetningsverdien eller bruksverdien for bygget reduseres. Mangelen kan også gi en svært beskjeden verdireduksjon. I disse tilfellene kan pkt. 32.5 annet ledd annet punktum komme til anvendelse. Bestemmelsen fastsetter en minstegrense for prisavslaget. Prisavslaget skal ikke i noe tilfelle være lavere enn det entreprenøren sparer på kontraktsbruddet. Bakgrunnen for regelen er at det ikke skal lønne seg for entreprenøren å levere en mangelfull vare.<sup>153</sup> Han skal derfor gi avkall på

---

<sup>150</sup> NOU 1992: 9 s. 39.

<sup>151</sup> Kolrud s. 308; Sandvik, Kommentar, s. 236.

<sup>152</sup> Rt. 2000 s. 199 er illustrerende. I en sak om salg av fast eiendom ble det innhentet uttalelser fra tre ulike eiendomsmeglere. Dommerne benyttet disse vitnemålene som veiledning ved vurderingen av manglenes betydning for omsetningsverdien.

<sup>153</sup> Garder s. 267; Sandvik s. 404; Sandvik, Kommentar, s. 236.

besparelsen han har hatt ved å levere i strid med kontrakten. Etter eksemplet ovenfor vil dette bety at prisavslaget skal fastsettes til det entreprenøren har spart av utgifter ved å levere en annen type materiale enn avtalt. På denne måten vil byggherren få et prisavslag selv om byggets omsetnings- eller bruksverdi ikke er redusert.<sup>154</sup>

Kontrakten bryter her med det alminnelige prinsippet om at det er et vilkår for prisavslag at mangelen reduserer ytelsens verdi, og at utmålingen skal gjenspeile verdireduksjonen. I realiteten står en overfor en avleggelse av uberettiget berikelse der kompensasjonen skal utmåles etter den besparelsen entreprenøren har hatt ved å stille en mangelfull ytelse.<sup>155</sup>

Spørsmålet i det følgende er hvordan besparelsen etter pkt. 32.5 annet ledd annet punktum skal beregnes.

Entreprenøren vil i sine tilbud innkalkulere en avanse for det arbeidet som skal utføres. Dette gjelder både for enhetspriser og ved fastsumkontrakter.<sup>156</sup> Standarden sier at prisavslaget skal utgjøre den besparelsen entreprenøren oppnår som følge av mangelfull utførelse av oppdraget. Besparelsen vil strengt tatt bare være de utgiftene som faktisk er spart ved kontraktsbruddet. Den innkalkulerte avansen er ikke noe entreprenøren sparer ved ikke å utføre kontraktsmessig ytelse. Spørsmålet er om også denne avansen skal inngå i utmålingen av prisavslaget.

Det vil ikke være i samsvar med regelens formål om entreprenøren blir sittende med avansen som kreves for kontraktsmessig ytelse, når ytelsen er mangelfull, eller deler av kontraktsarbeidet er unnlatt utført. Hensynet bak regelen er at det ikke skal lønne seg for entreprenøren å levere i strid med avtalen. Han skal legge fra seg berikelsen han får som følge av kontraktsbruddet. Dette hensynet taler for at også den innkalkulerte avansen må

---

<sup>154</sup> En tilsvarende bestemmelse finnes i bustadoppføringslova § 33.

<sup>155</sup> Hagstrøm, *Entreprise*, s. 101.

<sup>156</sup> Ved *enhetspriser* betaler byggherren etter medgått mengde, ut fra en fast pris per enhet. Byggherren har dermed risikoen for hvor store mengder som må benyttes. Etter en *fastsumkontrakt* påtar entreprenøren seg å utføre oppdraget for en på forhånd avtalt pris. Entreprenøren påtar seg dermed den fulle økonomiske risikoen. Nærmere om fastsumkontrakter og enhetspriser, se Sandvik s. 165 og 188-201; Tapper s. 92-96; Krüger s. 344-350.

være en del av prisavslaget, selv om det i streng forstand ikke er en besparelse for entreprenøren. Hvis en ikke innkalkulerer avansen i det prisavslaget byggherren skal tilkjennes, vil entreprenøren tjene på å levere en mangelfull ytelse.

Manglene etter kontrakten kan enten være kvalitative eller kvantitative. Først kan vi se på utmålingen ved en *kvalitativ* mangel. Entreprenøren kan f. eks. ha utført arbeidene med andre materialer enn avtalt. Vannrørene som er bygd inn i veggen kan være av en annen dimensjon eller materialkvalitet enn det som følger av kontrakten, uten at dette får nevneverdig virkning for bruken eller rørenes levetid. Entreprenøren har her hatt de samme utgiftene til selve arbeidsutførelsen som ved bruk av riktig materialkvalitet. Besparelsen ligger i materialutgiftene.

Både ved enhetspriser og fastsumkontrakter må det ses hen til besparelsen entreprenøren har hatt ved å benytte en annen type materiell enn det kontrakten gir anvisning på. Foreligger det i kontrakten enhetspriser for ulike kvalitetsklasser, må prisavslaget utgjøre differansen mellom kontraktsprisen som gjelder for den materialkvalitet som er benyttet og den som skulle vært benyttet i henhold til kontrakten. For øvrig må det foretas en konkret vurdering av besparelsen materialvalget har medført. I slike tilfeller kan prisavslaget utgjøre differansen mellom markedsprisen for materialene som skulle vært anvendt og de som faktisk er benyttet. Skal entreprenørens avanse reduseres, må differansen beregnes ut fra markedsverdien ved videresalg, og ikke entreprenørens innkjøpspris.

Har entreprenøren benyttet materialer som er dyrere enn de som skulle vært benyttet etter kontrakten, vil det ikke være grunnlag for prisavslag.

For det andre kan entreprenøren ha unnlatt å utføre en del av det avtalte arbeidet. Det foreligger da en *kvantitativ* mangel. Gjelder det arbeid som skal betales etter enhetspriser, vil det gjenspeile besparelsen til entreprenøren om det trekkes ut en tilsvarende mengde fra enhetsprisen etter kontrakten.<sup>157</sup> Enhetsprisen vil ta høyde for både materialkostnadene og kostnadene ved å utføre arbeidet.

---

<sup>157</sup> Sandvik s. 404-405, med henvisning til voldgiftsavgjørelser.

Vanskeligere kan beregningen bli der det gjelder en fastsumkontrakt. I disse tilfellene kan det ses hen til den prisingen av arbeidet som er gjort i grunnlaget for entreprenørens tilbud. Der dette ikke gir veiledning, må en ut fra en konkret vurdering beregne hva entreprenørens besparelse utgjør.

Illustrerende er Hålogaland lagmannsretts dom av 23. april 2002 (LH-2001-00605). Kontrakten var regulert av NS 3411, NS 3402 og bustadoppføringslova. En skittentøysjakt som skulle lages mellom badet og vaskerommet i huset, ble ikke bygget. Bakgrunnen for dette var at byggherren ikke hadde anvist hvor sjakten skulle være. Retten tilkjente likevel et prisavslag da besparelsen etter alminnelige kontraktsrettslige regler skulle komme byggherren til gode. Retten la til grunn at arbeidet ville tatt et dagsverk, prisavslaget ble skjønnsmessig satt til kroner 2.000.

Selv om enhetsprisene som regel vil gi uttrykk for besparelsen og således kan legges til grunn, gjelder ikke dette i alle tilfeller. Entreprenøren kan ha kontrahert med en pris som er tapsbringende. Han har f. eks. priset en del av oppdraget til kroner 1.000 per enhet. Entreprenørens utgifter er imidlertid kroner 1.200. Hvis han unnlater å utføre deler av arbeidet, kan ikke enhetsprisen legges til grunn. En må da se på den virkelige besparelsen.<sup>158</sup> Besparelsen vil i dette tilfellet ikke utgjøre 1.000, men 1.200 kroner.

### 3.3.1.2 Kan en prisavslagsrett innfortolkes i særlige tilfeller?

#### 3.3.1.2.1 Grunnlag for prisavslag

(1) Det kan stilles spørsmål om standarden kan utfylles med en adgang for byggherren til å kreve prisavslag også utenfor de tilfellene som følger direkte av pkt. 32.5. Selv om standardkontrakten har en regulering av mangelsbeføyelsene, betyr det ikke nødvendigvis at denne er uttømmende.<sup>159</sup> NS 3430 har ingen bestemmelse som uttrykkelig utelukker andre beføyelser enn de som følger av pkt. 32. Det er likevel grunn til å være forsiktig med en utfylling, da den avtalte risikofordelingen etter kontrakten kan forrykkes.

(2) Etter standardens pkt. 32.5 er vilkåret for å kreve prisavslag at det foreligger uforholdsmessighet. Prisavslaget er subsidiært i forhold til utbedring og erstatning av

---

<sup>158</sup> Sandvik s. 405; Sandvik, Kommentar, s. 237.

<sup>159</sup> Adamsen s. 474, tilsvarende for AB 72 i dansk rett.

utbedringskostnadene. Spørsmålet er her om det kan tenkes en adgang til å kreve prisavslag selv om vilkåret om uforholdsmessighet i pkt. 32.5 ikke er oppfylt.

En mulig situasjon der det kan være behov for et prisavslag, er der entreprenøren har misligholdt utbedringsplikten og vilkårene for å kreve erstatning ikke er oppfylt.

Etter NS 3430 pkt. 32.4 kan byggherren kreve at entreprenøren erstatter de nødvendige kostnader til utbedring dersom utbedringen ikke er utført inne fristen fastsatt av byggherren etter pkt. 32.3. Det er her tale om en objektiv erstatningsregel.<sup>160</sup> Også etter bustadoppføringslova § 33 og håndverkertjenesteloven § 25 kan realkreditor på objektivt grunnlag kreve rettingskostnadene kompensert der utbedring ikke er foretatt innen rimelig tid. Etter disse to bestemmelsene er det imidlertid et prisavslag som kan kreves; det presumeres at verdireduksjonen samsvarer med utbedringsomkostningene. Det presiseres i forarbeidene til håndverkertjenesteloven at regelverket forenkles ved at en slipper å operere både med et prisavslag og et erstatningsansvar for utbedringskostnader.<sup>161</sup>

Det vil være liten reell forskjell mellom en objektiv erstatningsregel begrenset til utbedringskostnadene og en prisavslagsregel utmålt etter utbedringskostnadene.<sup>162</sup> Av forarbeidene til bustadoppføringslova og håndverkertjenesteloven fremgår det at prisavslaget kan kreves selv om forbrukeren faktisk ikke utfører utbedringen.<sup>163</sup> Det kan stilles spørsmål ved om dette medfører en forskjell mellom prisavslagsreglene i håndverkertjenesteloven og bustadoppføringslova og erstatningsregelen NS 3430.

Ordlyden i NS 3430 pkt. 32.4 kan tas til inntekt for at det kreves at utbedringen faktisk blir utført. Det sies at det er de nødvendige utgiftene ”utført” av andre som kan kreves erstattet. Det sies også i annet punktum at entreprenøren skal varsles før utbedringen settes bort. Bare der det er ”tvingende nødvendig” kan utbedringen foretas uten

---

<sup>160</sup> Sml. kjl. § 34 tredje ledd, tfl. § 24 tredje ledd og husll. § 2-10 fjerde ledd.

<sup>161</sup> Ot.prp. nr. 29 (1988-89) s. 39.

<sup>162</sup> Pkt. 2.2(2) og 2.3(3).

<sup>163</sup> NOU 1992: 9 s. 80 og Ot.prp. nr. 29 (1988-89) s. 39.

forhåndsvarsel, jf. annet ledd. Det synes dermed å være en forutsetning for et erstatningskrav at utbedring faktisk må utføres.

Ifølge Sandviks kommentar til NS 3401 er det ikke noe vilkår for erstatning at mangelen blir rettet.<sup>164</sup> Disse uttalelsene har imidlertid redusert vekt ved tolkingen av NS 3430, da ordlyden i NS 3401 var en annen enn i NS 3430. Den tidligere standardens pkt. 25.2 annet ledd sier:

”Er utbedring ikke foretatt innen fristens utløp, kan byggherren kreve at entreprenøren betaler de nødvendige kostnadene ved utbedring.”

Etter NS 3401 stilles det heller ikke noe krav om forhåndsvarsel før utbedringen settes bort.

Garder legger til grunn at utbedring må foretas for at erstatning kan kreves.<sup>165</sup> Hagstrøm behandler ikke problemstillingen direkte, men det synes som om han legger til grunn at arbeidet må settes bort for at erstatning kan kreves.<sup>166</sup> Simonsen sier at det ikke foreligger noen plikt til faktisk å utføre utbedringen, men uttalelsen synes å knytte seg til NS 3401.<sup>167</sup>

Avgjørende blir her ordlyden i pkt. 32.4. Det må stilles krav til at utbedring er foretatt for at erstatning etter pkt. 32.4 kan kreves.

Hvis det foreligger en situasjon der entreprenøren ikke har foretatt utbedring innen fristen etter pkt. 32.3, og byggherren ikke sørger for utbedring, blir spørsmålet om han i stedet kan kreve prisavslag. Hvis dette ikke er tilfellet, må byggherren enten utbedre og kreve erstatning, eller han må innfinne seg med mangelen uten noen kompensasjon.

Vil det forhold at byggherren ikke ønsker utbedringen foretatt, i seg selv tilsi at det vil være uforholdsmessig å utbedre mangelen? Selv om byggherrens interesse av at utbedringen foretas er et viktig moment i vurderingen av om det foreligger uforholdsmessighet, kan det ikke i seg selv være avgjørende. Det kan være tilfeller der det ikke vil være uforholdsmessig å utbedre selv om byggherren ikke ønsker

---

<sup>164</sup> Sandvik, Kommentar, s. 234.

<sup>165</sup> Garder s. 267.

<sup>166</sup> Hagstrøm, Entrepriserett, s. 97-98.

<sup>167</sup> Simonsen s. 369-370.

utbedringen foretatt, og han mener et prisavslag vil være en tilstrekkelig kompensasjon. Er utgiftene til utbedring moderate vil det ikke foreligge uforholdsmessighet. Uforholdsmessighet krever et ”markert og åpenbart misforhold”, jf. pkt. 3.2.2.2.

Ordlyden i standarden taler mot at et prisavslag kan kreves utenfor uforholdsmessighetstilfellene. Etter pkt. 32.4 er det erstatning som kan kreves i disse tilfellene, jf. overskriften. Pkt. 32.5 åpner heller ikke etter sin ordlyd for et prisavslag utenom uforholdsmessighetstilfellene. Spørsmålet er derfor om det foreligger et grunnlag for å innfortolke en rett til å kreve prisavslag som vil opprettholde balansen i kontrakten, selv om ordlyden ikke gir holdepunkter for dette.

Innen profesjonelle kontraktsforhold kan det være grunn til å være forsiktig med en utvidende tolking. Dette har også Høyesterett gitt klart uttrykk for.<sup>168</sup> Det er likevel adgang til å utfylle kontrakter mellom profesjonelle parter. Høyesterett uttalte i Rt. 1992 s. 796, at slike kontrakter kan utfylles:

”når utfyllingen skjer ut fra en helhetsvurdering av kontrakten og gir den aktuelle bestemmelse et fornuftig innhold ut fra dens formål” (side 802).

Sandvik fremholdt at det ikke var tvilsomt at prisavslag kunne kreves etter NS 401 selv om uforholdsmessighetskravene i § 15 pkt. 2 ikke var oppfylt. Det samme gjaldt etter NS 3401 pkt. 25.4. Det var et subsidiært prisavslag som kunne kreves i stedet for utbedring eller erstatning av utbedringskostnadene, der entreprenøren ikke hadde sørget for utbedring innen rimelig tid etter reklamasjonen.<sup>169</sup> Denne tolkingen var på samme måte som etter NS 3430 ikke i samsvar med ordlyden i kontrakten.

Når NS 3430 er en videreføring av de tidligere standardene, kunne det vært naturlig å innta en bestemmelse i samsvar med Sandviks synspunkt hvis dette ble ansett som gjeldende rett under utarbeidelsen av standarden. Bakgrunnen for at dette ikke er gjort kan være at situasjonen ikke kommer opp ofte i praksis. Heller ikke da NS 3401 ble utarbeidet ble en slik bestemmelse tatt inn, selv om problemstillingen var kjent. Like fullt opprettholdt Sandvik sitt standpunkt.

---

<sup>168</sup> Rt. 1994 s. 581, på side 587.

<sup>169</sup> Sandvik s. 405; Sandvik, Kommentar, s. 236.



Når en slik prisavslagsrett ble lagt til grunn etter NS 3401, hvor det ikke var en forutsetning for erstatning at utbedringen faktisk ble utført, bør det være enda større grunn til å godta et slikt prisavslag etter NS 3430. Hvis ikke et prisavslag kan innfortolkes, vil byggherren bli stående uten noen beføyelse overfor entreprenøren der utbedring ikke blir iverksatt av byggherren.

Spørsmålet om det gjelder en subsidiær adgang til å kreve prisavslag etter NS 3430 er ikke inngående drøftet i juridisk teori, og det har ikke vært tatt klar avstand fra læren Sandvik har fremmet. Garder stiller seg åpen til et slikt prisavslag, da dette vil være en ”rasjonell og rimelig løsning”.<sup>170</sup> Simonsen tar ikke standpunkt til spørsmålet, men avfeier det ikke.<sup>171</sup> Han påpeker at erstatningen ikke er betinget av at utbedring faktisk foretas, og fremhever at byggherren alltid vil kreve erstatning av utbedringskostnadene i stedet.<sup>172</sup> Uttalelsen synes imidlertid å være knyttet til NS 3401.

At regelen kan ha gode grunner for seg, er et argument for at en slik prisavslagsrett bør innfortolkes i NS 3430. Hvis byggherren ikke har så stor interesse i å få en utbedring foretatt, men vil være fornøyd med en prisreduksjon, vil dette kunne spare både entreprenøren og samfunnet for unødvendig bruk av ressurser. Legges ikke et prisavslag til grunn, vil en byggherre som ikke sørger for å få mangelen utbedret og utgiftene til utbedringen erstattet, bli stående igjen med en mangelfull ytelse til full kontraktspris. Dette samsvarer ikke med det mangelsansvaret pkt. 32 legger opp til. Det er entreprenøren som skal bære risikoen for den direkte skaden mangelen medfører. Ansvarsfordelingen etter kontrakten forrykkes således ikke ved at det innfortolkes en rett til prisavslag, tvert om opprettholdes balansen i kontrakten ved at ansvaret for mislighold forblir hos entreprenøren. Et slikt prisavslag vil gi mangelsreguleringen et fornuftig innhold ut fra dens formål.

(3) Konklusjonen er at der byggherren ikke selv sørger for utbedring etter at entreprenøren har misligholdt sin utbedringsplikt, må NS 3430 tolkes utvidende med en rett for byggherren til å kreve prisavslag.

---

<sup>170</sup> Garder s. 266-267.

<sup>171</sup> Simonsen, Entrepriserett, s. 65.

<sup>172</sup> Simonsen s. 369-370.

### 3.3.1.2.2 Utmålingen av prisavslaget

(1) Når det legges til grunn at det er anledning til å utfylle NS 3430 med en prisavslagsregel, blir spørsmålet hvordan dette prisavslaget skal beregnes.

Når adgangen til å kreve prisavslag tolkes utvidende, vil det være mest i samsvar med kontrakten å legge til grunn den utmålingsmetoden som følger av pkt. 32.5. Hensynet til sammenheng mellom reglene, koherens, tilsier en slik tolking. Ved å legge til grunn verdireduksjonsregelen vil utmålingen også gjenspeile hensynet bak den utvidende tolkingen. Byggherren godtar bygget med den mangelen det har, mot at han tilkjennes et prisavslag. Når han da ikke har til hensikt å utbedre mangelen, vil et prisavslag ut fra verdireduksjonen oppfylle byggherrens forventning. Det er nettopp bygget med den verdireduserende mangelen han godtar. Balansen mellom det byggherren får og det han betaler for opprettholdes ved å utmåle prisavslaget etter verdireduksjonen.

(2) Når prisavslaget skal utmåles etter verdireduksjonen mangelen medfører, kan det oppstå en situasjon der denne er høyere enn utbedringskostnadene. Skal en også da legge til grunn verdireduksjonen, eller må prisavslaget begrenses til utbedringskostnadene?

Standardens utgangspunkt er at byggherren får rett til å kreve utbedringskostnadene erstattet der mangelen ikke blir utbedret innen rimelig tid. Det vil stride mot avtalens regulering om byggherren kunne kreve et høyere prisavslag ved ikke å foreta utbedringen. En slik løsning vil også legge opp til spekulasjon fra byggherrens side. Han vil kunne kreve et prisavslag, og en tid etter likevel utføre utbedringer. På denne måten vil en høyere kompensasjon oppnås der verdireduksjonen er større enn utbedringskostnadene. Byggherren vil ikke bare få gjenopprettet balansen i avtaleforholdet, men faktisk tjene på mangelen. Det bør derfor innfortolkes en begrensning i prisavslagsutmålingen, som setter en øvre grense for prisavslaget ved utbedringsomkostningene.<sup>173</sup>

---

<sup>173</sup> Sandvik s. 406; Sandvik, Kommentar, s. 236.

(3) For de tilfellene der mangelen medfører en mindre verdireduksjon enn det beløp entreprenøren sparer ved å levere mangelfull vare, bør en tilsvarende regel som den som følger av pkt. 32.5 annet ledd annet punktum legges til grunn. Prisavslaget settes da til den besparelsen entreprenøren har oppnådd ved mangelfull ytelse. Også i dette tilfellet tilsier hensynet til sammenheng mellom reglene i kontrakten en slik tolking. En tilsvarende regel har tidligere vært anvendt utenfor avtalte tilfeller, og anses som deklatorisk bakgrunnsrett i entrepriseforhold.<sup>174</sup>

### 3.3.2 NTK

#### 3.3.2.1 Følger en prisavslagsrett av kontraktens mangelsregulering?

(1) Etter NTK art. 25.3 første ledd kan bestilleren kreve dekket nødvendige omkostninger til utbedring av mangler som leverandøren ikke kan utbedre innen rimelig tid:

”Kan ikke Leverandøren utbedre en mangel innen rimelig tid etter at han fikk melding om den, har Selskapet rett til selv å utbedre mangelen eller å la en Tredjemann gjøre dette. I så fall skal Leverandøren betale nødvendige omkostninger ved utbedringen, forutsatt at Selskapet går frem på rimelig måte.”

Det kan stilles spørsmål ved hva slags beføyelse dette er.

Som nevnt ovenfor i pkt. 2.2(2) og 2.3(3) skiller en i kontraktslovgivningen mellom prisavslag utmålt etter utbedringskostnadene og objektiv erstatning av utbedringskostnadene. Det sies ikke i art. 25.3 første ledd om den økonomiske kompensasjonen er en erstatning eller et prisavslag. Vilkåret for å få dekket omkostningene er at leverandøren ikke kan utbedre innen rimelig tid,<sup>175</sup> og at bestilleren selv utbedrer mangelen eller lar en tredjemann gjøre dette.<sup>176</sup> Etter kontrakten er det et vilkår at utbedringen faktisk blir foretatt, jf. ”[i] så fall skal”.<sup>177</sup> Det forhold at et slikt krav stilles, taler for at dette er en objektiv erstatningsregel. Etter kontraktslovgivningen

---

<sup>174</sup> Hagstrøm s. 403; Sandvik s. 404.

<sup>175</sup> Kravet til ”rimelig tid” er behandlet av Kaasen s. 569-570 og Tapper s. 213-214.

<sup>176</sup> På et punkt skiller NTK art. 25.3 første ledd seg fra NF 92. NTKs vilkår er ”[k]an ikke leverandøren utbedre”, i motsetning til ”[e]r leverandøren ikke i stand til å utbedre”. Forskjellen i ordlyden synes ikke å innebære noen realitetsendring.

<sup>177</sup> Kaasen s. 571-572.

kan prisavslag kreves uavhengig av om utbedring faktisk er eller vil bli utført. Også Kaasen legger til grunn at det dreier seg om en erstatningshjemmel.<sup>178</sup>

(2) Leverandøren har ikke noen rett til å utbedre mangler. På dette punkt skiller kontrakten seg fra alminnelig kontraktsrett.<sup>179</sup> Etter art. 25.3 annet ledd plikter leverandøren å betale et beløp til selskapet dersom selskapet ikke ønsker at leverandøren skal utføre utbedringsarbeidet:

”Dersom Selskapet ikke vil at Leverandøren skal utføre utbedringsarbeidet, skal Leverandøren betale et beløp til Selskapet for utbedringsarbeidet, beregnet etter reglene i art. 13.2.”

Vilkåret for å kreve betaling etter annet ledd er objektivt, det kreves bare at det foreligger en mangel. Selskapets rett til å nekte leverandøren å utbedre er ikke betinget av ytterligere vilkår.<sup>180</sup>

Dette er ikke et klassisk forholdsmessig prisavslag som i kontraktslovgivningen. Beregningen av prisreduksjonen skal gjøres ut fra reglene om endringsarbeider i art. 13.2.<sup>181</sup> I prinsippet kan det sies at utmålingen er en dekning av utbedringskostnader. Beregningen er imidlertid knyttet opp til hva selskapet må betale for endringsarbeider utført av leverandøren, og ikke de utgiftene selskapet vil ha ved å leie inn en tredjemann. I likhet med et forholdsmessig prisavslag vil denne beregningen kunne gi selskapet både høyere og lavere kompensasjon enn den faktiske verdireduksjonen, alt etter om de ratene art. 13.2 viser til er priset høyt eller lavt.<sup>182</sup> Bestemmelsen tar dermed ikke sikte på å stille selskapet skadesløs, men å opprettholde balansen i kontrakten.

Når det i utgangspunktet er utbedringskostnadene som utmåles, kan det trekkes en linje til prisavslagsreglene i bustadoppføringslova og håndverkertjenesteloven. At kompensasjonen kan kreves uavhengig av om selskapet velger å utføre utbedring eller

---

<sup>178</sup> Kaasen s. 568 flg.

<sup>179</sup> Kjl. § 36 første ledd, hvtjl. § 24 annet ledd, avhl. § 4-10 første ledd, pakrl. § 6-2 annet ledd, tfl. § 24 første ledd, buofl. § 32 annet ledd, husll. § 2-10 annet ledd og fkjl. § 29 tredje ledd.

<sup>180</sup> Kaasen s. 572.

<sup>181</sup> Det faller utenfor fremstillingen her å gi en redegjørelse for utmålingen.

<sup>182</sup> Mestad s. 288-289. Ordlyden i NTK er endret i forhold til NF 92, men betydningen av ratene er den samme.

ikke, er også en likhet med prisavslagsbestemmelsene i lovgivningen.<sup>183</sup> Bestemmelsen skiller seg derimot fra prisavslagsbestemmelsene i kontraktslovgivningen ved at leverandøren ikke har en defensiv utbedringsrett.

Både Mestad og Kaasen har betegnet den tilsvarende bestemmelsen i NF 92 som en særlig form for prisavslag.<sup>184</sup> Det forhold at bestemmelsen synes å ta sikte på å gjenopprette balansen i avtaleforholdet mer enn å sikre skadesløshet, taler for å betegne beføyelsen som et prisavslag.

Om sanksjonen i art. 25.3 annet ledd skal betegnes som et prisavslag eller en objektiv erstatning blir et spørsmål om terminologi. Som det fremgår i pkt. 2.3(3) vil prisavslaget i enkelte tilfeller skille seg svært lite fra en objektiv erstatning. Innholdet av bestemmelsen avhenger av en tolking av kontrakten, og ikke av om den kan betegnes som et prisavslag eller en erstatning.

### 3.3.2.2 Kan en prisavslagsrett innfortolkes i særlige tilfeller?

#### 3.3.2.2.1 Grunnlag for prisavslag

Som det fremgår ovenfor i pkt. 3.2.2.3(2) har NTK en detaljert regulering av mangelsansvaret. Der utbedring etter art. 25.2 ikke utføres, og de økonomiske sanksjonene etter art. 25.3 annet ledd ikke kommer til anvendelse, kan selskapet kreve en erstatning etter art. 25.3 tredje ledd. Etter denne bestemmelsen kan det kreves erstatning etter ”ellers gjeldene regler”. Som påpekt av Kaasen vil det være få tilfeller hvor erstatningsansvaret etter tredje ledd vil være anvendelig.<sup>185</sup>

Det kan vanskelig tenkes en situasjon der et prisavslag vil bli nødvendig fordi den øvrige mangelsreguleringen ikke er tilstrekkelig. Kontraktens ordlyd kan åpne for et mulig tilfelle der selskapet ønsker at leverandøren skal utbedre, men han ikke lykkes med dette. Hvis utbedringen ikke settes bort eller utføres av selskapet, kan ikke art. 25.3 første ledd komme til anvendelse. I utgangspunktet gir da art. 25.3 tredje ledd grunnlag

---

<sup>183</sup> Kaasen s. 574.

<sup>184</sup> Mestad s. 288-289; Kaasen s. 519.

<sup>185</sup> Kaasen s. 575-576.

for en erstatning. Foreligger det ikke ansvarsgrunnlag etter ”ellers gjeldende regler”, står selskapet tilsynelatende uten noen beføyelse overfor leverandøren.

”*Ellers gjeldende regler*” viser til erstatningsansvaret som følger av bakgrunnsretten for fabrikkasjonskontraktene. I utgangspunktet er det kjøpsloven som utgjør den deklarasjonelle bakgrunnsretten.<sup>186</sup> Det avgjørende er om tilvirkeren ”skal skaffe en vesentlig del av materialet”, jf. kjl. § 2 første ledd.<sup>187</sup> Om dette er tilfellet vil variere fra kontrakt til kontrakt. Ved behandlingen av fabrikkasjonskontrakter i teorien er ulike forutsetninger lagt til grunn.<sup>188</sup>

Etter kjøpsloven gjelder et kontrollansvar ved mangler.<sup>189</sup> Når kjøpsloven ikke kommer til anvendelse, er det usikkert hvilket ansvarsgrunnlag som kreves etter NTK. Kontrollansvaret har de senere år blitt lovfestet innen stadig flere kontraktsområder. Det kan derfor spørres om et kontrollansvar kan legges til grunn som et alminnelig ansvarsgrunnlag.<sup>190</sup> Det kan sies at fabrikkasjonskontraktene har en egen bakgrunnsrett.<sup>191</sup> Fabrikkasjonskontraktens særpreg tilsier at et culpaansvar med omvendt bevisbyrde må legges til grunn.<sup>192</sup> Den strenge culpanormen som må legges til grunn for leverandørens kontraktsytelser vil i praksis medføre at det ikke vil være stor forskjell mellom culpa- og kontrollansvaret.<sup>193</sup>

I disse tilfellene kan imidlertid selskapet bringe art. 25.3 annet ledd til anvendelse, ved å nekte leverandøren å foreta flere utbedringsforsøk. Selv om annet ledd som utgangspunkt må påberopes før leverandøren setter i gang med utbedringsforsøk,<sup>194</sup> stenger ikke ordlyden for at bestemmelsen kan komme til anvendelse også der det viser seg at utbedringen ikke vil føre frem. Dette taler mot å innfortolke en prisavslagsrett.

En forutsetning for å utfylle kontrakten med et prisavslag, er at kontrakten ikke kan anses å stenge for utfylling.<sup>195</sup> Det fremgår av art. 25.5 at beføyelsene som følger av kontrakten skal være uttømmende:

---

<sup>186</sup> Kaasen s. 40-42; Mestad, Force majeure, s. 231-237; Krüger, Kjøpsrett, s. 11.

<sup>187</sup> Se Kaasen s. 41 om vurderingen av ”skaffe en vesentlig del av materialet”.

<sup>188</sup> Kaasen s. 41; Tapper s. 82; Borchsenius s. 14; Mestad, Force majeure, s. 235.

<sup>189</sup> Kjl. § 40.

<sup>190</sup> Culpaansvar regnes fortsatt som det alminnelige ansvaret i entrepriseforhold, jf. Hagstrøm s. 505.

<sup>191</sup> Kaasen s. 42; Mestad, Force majeure s. 236; Tapper 84; Borchsenius s. 15.

<sup>192</sup> Mestad s. 289. Kaasen s. 577 er mer usikker.

<sup>193</sup> Kaasen s. 577.

<sup>194</sup> Kaasen s. 572.

<sup>195</sup> Selvig/Hagstrøm 1 s. 119; Nygaard s. 311.

”... Det som er fastlagt i art. 25 og 26, er Selskapets eneste beføyelser mot Leverandøren for mangler.”

Ved tolkingen av kontrakter mellom profesjonelle parter er det klare utgangspunktet at ordlyden objektivt tolket har en avgjørende betydning.<sup>196</sup> Ordlyden i art. 25.5 taler mot å utfylle kontrakten med en prisavslagsrett.

Kaasen synes å legge til grunn at art. 25.5 stenger for enhver utfylling, men han tar ikke noe klart standpunkt.<sup>197</sup> Simonsen påpeker at ved tolkingen av NF 92 er det uklart om det foreligger en adgang til et subsidiært prisavslag.<sup>198</sup>

Den omfattende mangelsreguleringen og ansvarsbegrensningen i art. 25.5 tilsier at kontraktens mangelsbeføyelser er uttømmende. Det må dermed legges til grunn at NTK ikke kan utfylles med en prisavslagsregel.

### 3.3.3 Reparasjonskontrakten

#### 3.3.3.1 Følger en prisavslagsrett av kontraktens mangelsregulering?

Det første spørsmålet som må stilles i forhold til Reparasjonskontrakten, er om den gir en prisavslagshjemmel ved mangelfullt utførte reparasjoner.<sup>199</sup> Kontrakten har ingen uttrykkelig prisavslagsbestemmelse. Mangelsansvaret er begrenset til en utbedringsplikt for verkstedet, jf. § 11 første ledd.<sup>200</sup> I paragrafens syvende ledd sies:

”Ut over det her nevnte kan ikke noe krav gjøres gjeldende mot verkstedet på grunn av en levering som ikke er kontraktsmessig.”

I kontraktens § 11 sjette ledd første punktum fastsettes det en begrensning for verkstedets maksimale ansvar. Det sies der:

”Verkstedets ansvar for gjennomføring av utbedringsarbeider etter denne paragraf, herunder eventuelt ansvar for mislykket utbedringsforsøk, skal i alle tilfeller være begrenset til NOK.....”

---

<sup>196</sup> Rt. 2002 s. 1155, på side 1158-1159; Woxholth s. 418-419.

<sup>197</sup> Kaasen s. 519, 565 og 584.

<sup>198</sup> Simonsen s. 370.

<sup>199</sup> Det forutsettes at beløpsbegrensningen i § 11 sjette ledd er utfylt. Der dette ikke er gjort, gjelder andre regler enn de som behandles i det følgende.

<sup>200</sup> Se pkt. 3.2.1.2.

Ansaret som omtales i sjette ledd viser til de maksimale kostnadene verkstedet skal være pliktig å pådra seg ved utbedringen. Dette gjelder både for reparasjoner som gir et vellykket resultat og for mislykkede utbedringsforsøk.<sup>201</sup>

### 3.3.3.2 Kan en prisavslagsrett innfortolkes i særlige tilfeller?

#### 3.3.3.2.1 Grunnlag for prisavslag

(1) Utgangspunktet ved tolking av ”agreed documents” mellom profesjonelle parter er at ordlyden i kontrakten får stor betydning. Når kontraktens § 11 syvende ledd sier at det ikke kan gjøres noe krav mot verkstedet utover det som reguleres i § 11, tilsier dette at et prisavslag er utelukket etter kontrakten. Ved en normal mangelssituasjon vil utbedring også være en tilstrekkelig sanksjon.<sup>202</sup> Det må imidlertid stilles spørsmål om ikke denne begrensingen må tolkes innskrenkende i enkelte situasjoner.

I de tilfellene der bestilleren kan sette utbedringen bort til et annet verksted med hjemmel i femte ledd, vil spørsmålet om prisavslag ikke oppstå. I disse tilfellene kan bestilleren kreve erstattet utbedringskostnadene, begrenset til prisen for slikt arbeid ved norske verksteder:

”... Bestilleren har rett til å la utbedringsarbeidet utføres ved annet verksted hvis det vil virke urimelig å føre skipet til verkstedet. Verkstedets erstatningsansvar for feil og mangler er i alle tilfelle begrenset til prisen for slikt utbedringsarbeid ved norske verksteder.”

(2) Et mulig grunnlag for å kreve prisavslag er misligholdt utbedringsgaranti; *utbedringen utførtes ikke innen rimelig tid*. Dette kan skyldes enten at utbedringsplikten forsømmes eller at en rekke utbedringsforsøk gjøres over lengre tid uten at det gir resultater. Dette spørsmålet må deles opp i to underspørsmål. For det første om det kan stilles et krav til at utbedringen skal utføres innen rimelig tid. Derneft, hvis det første spørsmålet besvares bekreftende, om prisavslag er en alternativ beføyelse i disse tilfellene. Det sistnevnte spørsmålet kommer vi tilbake til i avsnitt (3).

Kontraktens ordlyd gir ikke klare holdepunkter for at det gjelder et krav om at utbedringen må skje innen rimelig tid. Paragraf 11 første ledd sier bare at verkstedet skal utbedre mangler uten godtgjørelse. Kontraktens regulering synes å forutsette at

---

<sup>201</sup> Falkanger/Bull s. 84-85.

<sup>202</sup> Lund s. 344.



kontraktsmessig ytelse oppnås etter et eller flere utbedringsforsøk, eller at utbedringsforsøkene blir så kostnadskrevende at beløpsbegrensningen i sjette ledd setter en grense for utbedringen. Spørsmålet er her om utbedringsplikten kan anses misligholdt der utbedringen enten forsømmes eller det utføres flere utbedringsforsøk over lengre tid uten at beløpsbegrensningen kommer inn. Ansvar for mangelfull oppdragsutførelse påligger verkstedet, men det er ikke gitt noen regulering av de tilfellene der kontraktsmessig ytelse ikke oppnås gjennom utbedringen.

I rettspraksis finnes det flere eksempler på at kontraktens utbedringsgarantier er satt tilside der utbedringen ikke leder til et kontraktsmessig resultat.<sup>203</sup> Dette gjelder også der det foreligger en ansvarsbegrensning som tilsier at utbedring er den eneste beføyelsen bestilleren kan gjøre gjeldende ved mangler, slik som i Reparasjonskontraktens § 11 syvende ledd.<sup>204</sup> Rettspraksis gir dermed holdepunkter for å fastslå at det er en forutsetning for ansvarsbegrensningen at utbedringen er vellykket. For verkskontrakter i sjørettsforhold kan det vises til ND 1979 s. 231(NV)(”Wingull”). Det sies i dommen at kontraktens begrensning kan settes tilside der utbedringsplikten forsømmes eller oppgis som ugjennomførbar. For det andre kan en slik tilsidesettelse skje der forsøkene stadig mislykkes. Realkreditor må kunne forlange at utbedringen blir gjennomført innen rimelig tid. Det samme uttales i ”Trans Tind”-dommen,<sup>205</sup> som henviser til ”Wingull”-dommen. Begge voldgiftssakene gjaldt skipsbygging, men det samme prinsipp må legges til grunn ved skipsreparasjoner.<sup>206</sup>

En rekke forfattere legger til grunn at når forutsetningen for ansvarsbegrensningen svikter, vil realkreditor kunne gjøre gjeldende ansvar utover det kontrakten gir anvisning på. Dette gjelder både generelt for kjøp og tilvirkning<sup>207</sup> og spesielt for

---

<sup>203</sup> Se Rt. 1935 s. 497, Rt. 1975 s. 478, RG 1968 s. 638, RG 1971 s. 315, NoD 1969 s. 11(DHR), NoD 1970 s. 610(FHR), ND 1974 s. 241(SøHa), ND 1979 s. 231(NV) og voldgiftsdom av 6. juli 1982, inntatt som bilag til ND 1984 s. 384, på side 404 flg.

<sup>204</sup> Dette er lagt til grunn i avgjørelsene i foregående note. Det fremgår imidlertid ikke av domsreferatene om en slik begrensning forelå i NoD 1969 s. 11(DHR) og NoD 1970 s. 610(FHR).

<sup>205</sup> Voldgiftsdom av 6. juli 1982, inntatt som bilag til ND 1984 s. 384, på side 404 flg.

<sup>206</sup> Falkanger/Bull s. 85.

<sup>207</sup> Hagstrøm s. 389; Hagstrøm, Ansvarsfraskrivelse s. 457-458; Hagstrøm, Avhjelp, s. 79 og 82; Simonsen s. 361-362.

bygging og reparasjoner av skip<sup>208</sup>. En slik tolking av en ansvarsbegrensning er fremhevet som en indirekte urimelighetssensur.<sup>209</sup>

Det legges dermed til grunn at det gjelder et krav til vellykket utbedring av mangler innen rimelig tid for at begrensningen av ansvaret til en utbedringsplikt skal stå seg etter Reparasjonskontrakten. Beløpsbegrensningen i sjette ledd første punktum setter imidlertid en absolutt grense for ansvaret. Der det er foretatt utbedringsforsøk opp til dette beløpet, vil verkstedet ikke ha noe annet ansvar.

(3) Spørsmålet er da om et *prisavslag* kan kreves når utbedringen ikke er utført innen rimelig tid.

I de ovenfor nevnte dommene har det vært spørsmål om heving eller erstatning kunne kreves der utbedringsgarantien ikke har blitt oppfylt. Prinsippet som legges til grunn synes imidlertid å åpne for at de alminnelige kontraktsbruddssanksjonene, herunder prisavslag, kan gjøres gjeldende. I RG 1968 s. 638 slutter lagmannsretten seg, på side 641, til byretten som uttalte:

”Etter at selgeren forgjeves har forsøkt å utbedre feilen og har fått en *rimelig tid* hertil, mener retten at kjøperen må kunne falle tilbake på kjøpslovens bestemmelser med rett til heving, *prisavslag* og/eller erstatning”(side 347, uthevet her).

Saken gjaldt heving av et bilkjøp, der en mangel ikke lot seg utbedre til tross for flere forsøk over et lengre tidsrom. Når dette var tilfellet, kunne ikke garantibestemmelsen føre til at kjøperen måtte beholde bilen uten krav på erstatning eller prisavslag. Selv om dommen gjelder et forbrukerkjøp, illustrerer den prinsippet som er lagt til grunn i rettspraksis vedrørende misligholdte utbedringsgarantier.

Lund tar ikke for seg noen spesiell kontrakt, men påpeker at samtlige misligholdsbeføyelser, herunder prisavslag, kan gjøres gjeldende der utbedringsplikten

---

<sup>208</sup> Lund s. 356-359; Hagstrøm, Avhjelp, s. 73-74; Brunsvig s. 253; Brunsvig, Reparasjonskontrakten, s. 181-183; Brunsvig, Konstruksjonsansvar, s. 408-409 og s. 425; Falkanger/Bull s. 80 og 85; Knudtzon s. 68.

<sup>209</sup> Selvig/Hagstrøm 1 s. 87.

misligholdes under skipsbyggingskontrakter.<sup>210</sup> På dette punkt skulle det ikke være noen grunn til å skille mellom reparasjons- og nybyggingskontrakter. Også Brunsvig behandler spørsmålet i sin alminnelighet, og sier at prisavslag kan være en mulig beføyelse der utbedring ikke blir utført innen rimelig tid.<sup>211</sup>

Etter SBK 1981 var det en forutsetning for ansvarsbegrensningen at utbedring ble foretatt innen rimelig tid.<sup>212</sup> Knudtzon tar ikke direkte standpunkt til om et prisavslag kan kreves etter SBK 1981, men sier at erstatning og heving kan kreves der utbedringsgarantien ikke overholdes.<sup>213</sup> Selv om prisavslaget ikke er nevnt i denne sammenheng, utelukker han trolig ikke prisavslag. Et annet sted i fremstillingen nevnes prisavslag som en alternativ beføyelse etter kontrakten.<sup>214</sup> Også Hagstrøm behandler SBK 1981. Han fremhever at fulle misligholdsbeføyelser kan gjøres gjeldende der utbedring ikke er foretatt innen rimelig tid.<sup>215</sup>

Når det gjelder Skipsbyggingskontrakten, påpeker Falkanger at bestilleren kan påberope ”de alminnelige mangelsbeføyelser” der mangelen ikke utbedres innen rimelig tid.<sup>216</sup> Det er ikke grunn til å gjøre forskjell mellom Skipsbyggingskontrakten og Reparasjonskontrakten på dette punkt.

En rett til å kreve prisavslag der utbedringen ikke er foretatt innen rimelig tid, vil også være i samsvar med den løsningen som lovgiver har valgt for tjenestekontrakter.<sup>217</sup>

Der utbedringen ikke blir gjennomført innen rimelig tid, og dette ikke skyldes forhold på bestillerens side, vil bestilleren kunne kreve et prisavslag.

---

<sup>210</sup> Lund s. 356-359.

<sup>211</sup> Brunsvig, Konstruksjonsansvar, s. 425.

<sup>212</sup> Kontraktens § 12 nr. 6.

<sup>213</sup> Knudtzon s. 68.

<sup>214</sup> Knudtzon s. 63.

<sup>215</sup> Hagstrøm, Avhjelp, s. 74 og 82.

<sup>216</sup> Falkanger/Bull s. 80.

<sup>217</sup> Buofl. § 33 jf. § 32 tredje ledd og hvtjl. § 25 jf. § 24 tredje ledd.

(4) Når utbedringsplikten er misligholdt, kan det også være spørsmål om erstatning kan kreves. Der ansvarsgrunnlaget for erstatning er strengt objektivt, vil grunnlaget for å kreve erstatning og prisavslag være sammenfallende. Bestilleren vil da ha valget mellom å kreve prisavslag eller erstatning. Hvis det derimot ikke foreligger et objektivt erstatningsansvar, vil prisavslag kunne kreves selv om det ikke er grunnlag for erstatning. Et strengt objektivt erstatningsansvar kan følge av en uttrykkelig garanti eller en tilsikring.<sup>218</sup> Garantien etter Reparasjonskontrakten er knyttet til en utbedring, og ikke et økonomisk ansvar. Kontrakten gir dermed ikke noe grunnlag for objektivt erstatningsansvar.<sup>219</sup>

Det kan være noe tvilsomt hvilke ansvarsgrunnlag som må kreves for erstatning som følge av mangler etter Reparasjonskontrakten. I en lagmannsrettsdom inntatt i RG 1994 s. 269 ("Mastrevik") drøftes ansvarsgrunnlaget etter reparasjonskontrakter. Spørsmålet i saken var om det forelå grunnlag for erstatning som følge av forsinkelse, men drøftelsen av ansvarsgrunnlaget er prinsipiell. Det legges i dommen til grunn et uaktsomhetsansvar med omvendt bevisbyrde. Den nye kontraktslovgivningens kontrollansvar hadde ikke slått igjennom for reparasjonskontraktene. Det er nå ni år siden dommen ble avsagt, og siden den tid har kontrollansvaret ytterligere befestet seg som ansvarsgrunnlag ved mangler.<sup>220</sup> Dette kan tale for å legge til grunn et kontrollansvar i dag. Hvilke grunnlag som gjelder er uklart, men sannsynligvis må det fortsatt anvendes et culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Noe rent objektivt ansvar gjelder uansett ikke. Dette uttales også på side 273 i dommen. Forskjellen mellom et kontrollansvar og et culpaansvar med omvendt bevisbyrde trenger imidlertid ikke å bli stor. Culpanormen blir streng der et profesjonelt verksted påtar seg oppdrag mot betaling. Dette fremgår også av "Mastrevik"-dommen på side 276-277.

Det kan dermed oppstå tilfeller der det ikke foreligger ansvarsgrunnlag for erstatning, men hvor prisavslag kan kreves som en objektiv gjensidighetsbeføyelse.

### 3.3.3.2 Utmålingen av prisavslaget

(1) Når det legges til grunn et subsidiært prisavslag der utbedringen ikke er utført innen rimelig tid, blir spørsmålet hvordan utmålingen skal foretas. Kontrakten gir ikke noe holdepunkt for hvordan et prisavslag skal utmåles. Ved skipsreparasjoner har en ikke noen deklarasjonslovgivning å falle tilbake på. Avgjørende for den utfyllende tolkingen blir da analogier fra lignende lovfestede kontraktstyper, samt alminnelige kontraktsrettslige prinsipper.<sup>221</sup>

---

<sup>218</sup> Hagstrøm s. 514-517.

<sup>219</sup> Hagstrøm s. 515.

<sup>220</sup> Pakrl. § 6-4 jf. § 5-3 nr. 2, buofl. § 35 og husll. § 2-13.

<sup>221</sup> Selvig/Hagstrøm 1 s. 116-118; Huser s. 122.

(2) Etter kjøpslovgivningen skal prisavslaget beregnes forholdsmessig.<sup>222</sup> For kontrakter som har preg av tjenesteytelser har lovgiver valgt en annen utmåling av prisavslaget. I slike kontraktsforhold er det vanskeligere å beregne hvilke reduksjon av markedsverdien mangelen medfører. På samme måte vil et forholdsmessig prisavslag være lite praktisk ved skipsreparasjonsavtaler. Utmålingen av prisavslag etter håndverkertjenesteloven og bustadoppføringslova kan dermed tjene som et forbilde for Reparasjonskontrakten. Hensynene bak reglene og de praktiske kravene til sanksjonene vil for en stor del stille seg likt etter en skipsreparasjonskontrakt som etter disse kontraktsforholdene. Lovanalogien er et argument for å legge tilsvarende løsning til grunn etter Reparasjonskontrakten. Også den løsningen som legges til grunn i entrepriserforhold kan være av interesse.<sup>223</sup>

Når utbedring ikke er utført innen *rimelig tid*, kan bestilleren etter håndverkertjenesteloven kreve et prisavslag fastsatt til ”det det vil koste forbrukeren å få mangelen rettet”.<sup>224</sup> Dette er den tradisjonelle måten å beregne prisavslaget på ved tjenester,<sup>225</sup> og må også legges til grunn etter Reparasjonskontrakten.

Kostnadene ved å bringe den reparerte delen av skipet i kontraktsmessig stand vil gjenspeile den reduksjonen av verdien som mangelen medfører.<sup>226</sup> Det presumeres at utbedringskostnadene gjenspeiler verdireduksjonen.<sup>227</sup> I realiteten vil det dermed ikke være særlig forskjell fra om en sier at prisavslaget skal vurderes ut fra den direkte verdireduksjonen. Vurderingstemaet fremstår imidlertid som enklere når utmålingen skjer ut fra utbedringskostnadene.

Vurderingstemaet er hva det vil koste bestilleren å få mangelen utbedret.<sup>228</sup> Disse omkostningene kan bli høyere enn utgiftene det kontraherende verkstedet ville hatt om

---

<sup>222</sup> Se pkt. 2.2(2).

<sup>223</sup> Se pkt. 3.3.1.1(2).

<sup>224</sup> Se hvttj. § 25 annet ledd, sml. buofl. § 33 annet ledd.

<sup>225</sup> Ot.prp. nr. 29 (1988-89) s. 39.

<sup>226</sup> Simonsen s. 366.

<sup>227</sup> Medfører reparasjonen en standardheving, må det gjøres fradrag for denne, jf. pkt. 2.2(2).

<sup>228</sup> Det er ikke noe vilkår at utbedringen faktisk blir utført. Se for hvttj. Ot.prp. nr. 29 (1988-89) s. 39 og buofl. NOU 1992: 9 s. 80.

det utførte utbedringen. Det vil dermed være i verkstedets interesse å utbedre selv.<sup>229</sup> En absolutt begrensning ligger likevel i den avtalte beløpsbegrensningen i § 11 sjette ledd. De samlede utbedringskostnadene kan ikke overstige det avtalte maksimalbeløpet.

### 3.3.4 Skipsbyggingskontrakten

#### 3.3.4.1 Følger en prisavslagsrett av kontraktens mangelsregulering?

(1) Etter Skipsbyggingskontraktens art. IV har kjøperen krav på en økonomisk kompensasjon der det foreligger mangler ved fart, forbruk, dødvekt eller kubikk-kapasitet. Det kan stilles spørsmål ved hva slags kompensasjon denne reduksjonen av kontraktsprisen er.

(2) Det presiseres i kontrakten at prisreduksjonen skal være en "liquidated damage" og ikke en "penalty".<sup>230</sup> Når det her benyttes uttrykk som har en spesiell betydning i engelsk kontraktsrett, kan det være hensiktsmessig først å se hen til hvilke innhold som legges til grunn der.

Som nevnt ovenfor i pkt. 3.2.1.3(3) skilles det i engelsk rett mellom "penalty" og "liquidated damage".<sup>231</sup> En "penalty" skal sikre at kontraktsmessig oppfyllelse skjer, og er ikke en uttømmende regulering av ansvaret. "Penalty"-klausulen knyttets til et bestemt engangsbeløp. I engelsk rett er slike klausuler ugyldige. At det er utbetalt "penalty" er ikke til hinder for at det kreves erstatning for tap mangelen eller forsinkelsen har medført. Er beløpet høyere enn det faktiske tap, vil det avtalte ansvaret ikke stå seg.

En "liquidated damage" skal derimot være en forhåndsnormering av tapet en mangel medfører. Beløpet graderes etter omfanget av mangelen. Jo større mangelen er, desto høyere blir beløpet realkreditor kan kreve. Om det faktiske tap blir større eller mindre enn det avtalte beløp, er ikke av betydning. Realkreditor har uansett krav på dette beløpet, men heller ikke mer. Ved fastsettelsen av en "liquidated damage" vil partene ikke bare ta hensyn til hvor mye en bestemt mangel vil redusere verdien av realytelsen,

---

<sup>229</sup> NOU 1992: 9 s. 80.

<sup>230</sup> Sitert i pkt. 3.2.1.3(3).

<sup>231</sup> Furmston s. 688-689; Treitel s. 929-937; Treitel, Remedies, s. 228-230; Beatson s. 624-625.

men også innkalkulere et normalisert tap mangelen vil medføre for realkreditor. I *Dunlop Tyre v. New Garage*<sup>232</sup> uttalte Lord Dunedin:

”The essence of liquidated damages is a genuine covenanted pre-estimate of loss.”

Må den samme forståelsen av uttrykket ”liquidated damage” legges til grunn ved tolkingen av kontrakten etter norsk rett? Når partene viser til et uttrykk som innen en bransje har en spesiell betydning, er utgangspunktet ved kontraktstolking at denne forståelsen legges til grunn.<sup>233</sup> Ordlyden i art. IV gir støtte for å legge til grunn den betydningen av uttrykket som følger av engelsk rett. Det sies klart at verftet ikke skal være ansvarlig for tap bestilleren lider som følge av en mangel utover de avtalte satsene.

I tidligere skipsbyggingskontrakter finnes det klausuler som ligner på Skipsbyggingskontraktens art. IV. Disse har blitt omtalt som konvensjonalbøter.<sup>234</sup> Begrepet konvensjonalbot kan ha flere betydninger.<sup>235</sup> I tidligere juridisk teori var presumsjonen at konvensjonalbøter ikke forhindret at realkreditor krevde erstatning for tap som følge av mangelen. Boten hadde et pønalt formål, og skulle være et incitament for å sikre kontraktsmessig ytelse.<sup>236</sup> Det var med andre ord ikke en forhåndsfiksering av erstatningen. En slik tolking av begrepet konvensjonalbot samsvarer med det innholdet begrepet ”penalty” har i engelsk kontraktsrett.<sup>237</sup> Når det sies at beføyelsen ikke skal være en ”penalty”, taler dette for at bestemmelsen ikke gir anvisning på en klassisk konvensjonalbot. Falkanger uttaler også at bestemmelsen ikke er en konvensjonalbot.<sup>238</sup>

Når de avtalte satsene skal være en normert erstatning for både reduksjonen av skipets verdi og tap som følger av at skipet er mangelfullt, skiller bestemmelsen seg fra et prisavslag som skal gjenspeile den reduserte verdien av realytelsen. Et prisavslag skal ikke kompensere tap som oppstår som en følge av manglene. Slike tap kan etter kontraktslovgivningen kreves i tillegg til et prisavslag, men forutsetter et ansvarsgrunnlag.<sup>239</sup> Det kan dermed skape misvisende assosiasjoner når det i teorien har

---

<sup>232</sup> Law Reports Appeal Cases Series 79, 1915.

<sup>233</sup> Woxholth s. 419; Selvig/Hagstrøm 1 s. 79.

<sup>234</sup> Knudtson s. 52; Hagstrøm, Avhjelp, s. 73; Brunsvig, Konstruksjonsansvar, s. 411-414.

<sup>235</sup> Arnholm, Obligasjonsrett, s. 321.

<sup>236</sup> Augdahl s. 295-297.

<sup>237</sup> Hagstrøm s. 651.

<sup>238</sup> Falkanger/Bull s. 78.

<sup>239</sup> Krüger, Kjøpsrett, s. 425. Forarbeidene til kjøpsloven gjør det klart at erstatning kan kreves for den delen av tapet som ikke dekkes av prisavslaget, Ot.prp. nr. 80 (1986-87) s. 90.

blitt sagt at de lignende reglene i SBK 1981 kan oppfattes som et standardisert prisavslag.<sup>240</sup> Sant nok inngår det i den erstatningen som utmåles etter art. IV den samme posten som utgjør et prisavslag. Men når denne regelen også skal kompensere følgetap, vil det være mer dekkende å si at en står overfor en objektiv erstatning. Også Falkanger legger til grunn at bestemmelsen i art. IV er en forhåndsfixert erstatning.<sup>241</sup>

(3) Reguleringsklausulen i art. IV kan ikke sies å være et prisavslag, men en erstatningsklausul.

### 3.3.4.2 Kan en prisavslagsrett innfortolkes i særlige tilfeller?

#### 3.3.4.2.1 Grunnlag for prisavslag

(1) Det mangelsansvaret som *art. IV* gir anvisning på, gir en uttømmende regulering. Partene har her på forhånd avtalt faste rater som skal legges til grunn alt etter hvor omfattende mangelen er. Det gir ikke noen mening å utfylle med en prisavslagsrett; prisavslaget er innkalkulert i den prisreduksjonen som følger av bestemmelsen.

(2) Når det derimot gjelder de manglene som reguleres etter *art. X*, vil det kunne oppstå et behov for å utfylle kontrakten med en prisavslagsregel. Spørsmålet oppstår for det første der utbedringsgarantien etter art. X misligholdes, avsnitt (3). For det andre behandles i avsnitt (4) problemstillingen der utbedringen vil medføre uforholdsmessige kostnader.

(3) Utbedringsgarantien etter art. X forutsetter at mangelen utbedres innen rimelig tid.<sup>242</sup> Det sies i art. X nr. 1 at verftet ikke har noe ansvar for mangler dersom disse er rettet innen rimelig tid:

”Save as provided for below, and provided always that the deficiencies have been rectified within reasonable time, the Builder shall have no responsibility for

---

<sup>240</sup> Det presiseres imidlertid at klausulen bare har preg av å være et prisavslag i en viss utstrekning. Hagstrøm, Avhjelp, s. 73; Knudtzon s. 48.

<sup>241</sup> Falkanger/Bull s. 78.

<sup>242</sup> Det kan ikke angis eksakt hva som vil være ”rimelig tid”. Momenter ved vurderingen vil blant annet være hvor alvorlig mangelen er, mangelens art, om det er flere mangler som skal utbedres samtidig og om det foreligger skyld fra verkstedets side. Se Lund s. 350-352; Knudtzon s. 69.



defects or the consequences thereof (including loss of profit and loss of time) discovered after the Delivery and Acceptance of the Vessel.”

Bestemmelsen sier derimot ikke hvilke beføyelser som kan gjøres gjeldende der denne forutsetningen ikke oppfylles. Når kontrakten er ufullstendig på dette punktet er det behov for en utfylling av avtalen.<sup>243</sup> Spørsmålet er her om en kan legge til grunn en rett til å kreve prisavslag der *utbedringsgarantien misligholdes*.

Kontrakten er utformet på engelsk, og reglene om utfylling av kontrakter er prinsipielt forskjellige etter norsk og engelsk rett.<sup>244</sup> Det følger imidlertid av kontraktens art. XIX at norsk rett skal legges til grunn. Etter kontraktens art. XVIII gjøres det klart at kontrakten er det uttømmende avtaleverket mellom partene. Klausulen stenger imidlertid ikke for en utfylling med bakgrunnsretten.<sup>245</sup>

Som et utgangspunkt skal det ses hen til deklatorisk lovgivning der kontrakten riktig tolket ikke løser en oppstått problemstilling.<sup>246</sup> En skipsbyggingskontrakt faller, i motsetning til en reparasjonskontrakt, inn under kjøpslovens anvendelsesområde.<sup>247</sup> Flere forfattere som behandler skipsbyggingskontrakter påpeker at selv om en står overfor et tilvirkningskjøp bør ikke lovens deklatoriske regler uten videre legges til grunn.<sup>248</sup> Også i voldgiftspraksis er dette uttalt.<sup>249</sup> Disse uttalelser er imidlertid alle fra tiden før kjøpsloven av 1988. Den nye kjøpsloven er mer anvendelig for tilvirkningskjøp enn forgjengeren. Blant annet har selgeren etter den nye loven

---

<sup>243</sup> Selvig/Hagstrøm 1 s. 113.

<sup>244</sup> Selvig s. 10; Falkanger, Fortolkning, 537 flg.

<sup>245</sup> Aadnesen s. 15.

<sup>246</sup> Woxholth s. 439-440; Falkanger, Fortolkning, s. 559.

<sup>247</sup> Se kjl. § 2 første ledd. Det avgjørende er at tilvirkeren skal skaffe en vesentlig del av materialene. At kjøpsloven gjelder for skipsbyggingskontrakter er presisert i Ot.prp. nr. 80 (1986-87) s. 49.

<sup>248</sup> Hagstrøm, Avhjelp, s. 72-73; Brunsvig, Konstruksjonsansvar, s. 175 flg.; Lund, Skipsbygningskontrakter, s. 116-117; Lund, Konstruksjonsmangler, s. 115; Hellner s. 246 flg.; Knudtzon s. 47.

<sup>249</sup> Se ND 1972 s. 27(NV) på side 59.

utbedringsplikt ved mangler, jf. kjl. § 34.<sup>250</sup> Likevel vil det også i dag være reguleringer i kjøpsloven som passer mindre godt for skipsbyggingskontrakter.<sup>251</sup>

Når det foreligger en misligholdt utbedringsgaranti i skipsbyggingskontrakter, har det vært argumentert med at det foreligger to ulike avtaleforpliktelser, en kjøpsavtale og en reparasjonsavtale.<sup>252</sup> Der det foreligger et kontraktsbrudd etter kjøpsavtalen kommer reparasjonsavtalen etter garantien til anvendelse. Misligholdes reparasjonsavtalen vil det gi et selvstendig grunnlag for sanksjoner. Disse vil ikke være knyttet opp mot kjøpsloven som bakgrunnsrett. Etter 1907-kjøpsloven kunne nok et slikt standpunkt ha noe for seg. Selgeren hadde der ikke noen utbedringsplikt. Det kunne da være mindre naturlig å anse misligholdet av utbedringsgarantien som en del av kjøpsavtalen. Når kjøpsloven i dag regulerer nettopp det forhold at utbedringsplikten misligholdes, er det kunstig å skille utbedringsgarantien ut som en egen forpliktelse som faller utenfor kjøpsloven.

Når utbedringsgarantien misligholdes, kan det ikke være slik at bestilleren blir stående uten beføyelser overfor verftet. Dette vil ikke bare bryte med kontraktens ansvarsfordeling, men også medføre urimelighet for bestilleren. Han måtte bære tapet som oppstår som følge av at verkstedet ikke klarer å utbedre etter garantien. Garantien, som fratar bestilleren andre beføyelser, forutsetter at utbedringen skal gi en kontraktsmessig ytelse innen rimelig tid, jf. art. X nr. 1 og 3(a). Når en utbedring etter garantien ikke utføres, kan ikke risikoen overføres til bestilleren. Det er verkstedet som står for kontraktsbruddet, og det må da være dette som bærer følgene av misligholdet.

At realkreditor kan gjøre gjeldende alminnelige mangelsbeføyelser der en utbedringsgaranti ikke oppfylles innen rimelig tid, har også støtte i rettspraksis. Det vises til drøftelsen av spørsmålet som er foretatt ovenfor under behandlingen av Reparasjonskontrakten, jf. pkt. 3.3.3.2.1(2).

Spørsmålet er da om beføyelsen *prisavslag* kan kreves ved brudd på utbedringsgarantien.

---

<sup>250</sup> Se også kjl. § 26 som har en særlig regel for heving pga. forsinkelse i tilvirkningskjøp. Denne skiller seg fra 1907-lovens § 21, som var lite heldig for tilvirkningskjøp, jf. Rt. 1922 s. 308(”Kure-dommen”).

<sup>251</sup> Falkanger/Bull s. 65.

<sup>252</sup> Lund, Skipsbygningskontrakter, s. 117.

Også når det gjelder spørsmålet om prisavslag kan legges til grunn som en mulig beføyelse, kan det vises til drøftelsen ovenfor knyttet til Reparasjonskontrakten, jf. pkt. 3.3.3.2.1(3). For Skipsbyggingskontrakten gjelder kjøpsloven som deklarasjonsrett. På dette punktet skiller den seg fra Reparasjonskontrakten. Når prisavslag er den primære sanksjonen der utbedringsplikten ikke overholdes etter kjøpsloven,<sup>253</sup> taler dette for å følge den samme løsningen der kontrakten ikke gir holdepunkter for hvilke beføyelser som kan påberopes av bestilleren.<sup>254</sup>

Der verkstedet ikke oppfyller rettingsgarantien etter Skipsbyggingskontrakten art. X, kan bestilleren kreve et prisavslag.

(4) Spørsmålet om et prisavslag kan innfortolkes oppstår for det andre i *uforholdsmessighetssituasjonen*. Det konkluderes ovenfor i pkt. 3.2.2.3(3) med at det i særlige tilfeller gjelder en misforholdsbegrensning for verftets utbedringsplikt etter Skipsbyggingskontrakten. Ved unnlatt utbedring vil det da ikke foreligge et mislighold av utbedringsplikten etter kontrakten.

Skipsbyggingskontrakten gir ikke holdepunkter for hvilke beføyelser som kan gjøres gjeldende i stedet for utbedringen. Kontrakten regulerer ikke uforholdsmessighetstilfellene, og det er heller ikke andre beføyelser i kontrakten som kan gis en analogisk anvendelse.<sup>255</sup> Kontraktens eneste beføyelse ved mangler er utbedring, og situasjonen er her nettopp at utbedring ikke er en dekkende beføyelse. Skipsbyggingskontrakten har ikke noen bestemmelse som uttrykkelig utelukker andre beføyelser enn de som er nevnt i kontrakten.

Der utbedringsgarantien ikke kan overholdes pga. uforholdsmessige kostnader ved utbedringen, må bestilleren gis en alternativ sanksjon. Det vil ikke være i samsvar med den mangelsreguleringen kontrakten legger opp til om verkstedets utbedringsplikt ekskluderes uten at et annet ansvar kan gjøres gjeldende. Det er en forutsetning for uforholdsmessighetsbegrensningen at et subsidiært ansvar inntreffer.

---

<sup>253</sup> Kjl. § 37 første ledd.

<sup>254</sup> Selvig/Hagstrøm 1 s. 113; Woxholth s. 439; Falkanger, Fortolkning, s. 559.

<sup>255</sup> Hellner s. 254-255; Brunsvig, Konstruksjonsansvar, s. 184.

Etter kontraktslovgivningen kan det kreves et prisavslag der uforholdsmessighetsbegrensningen kommer til anvendelse.<sup>256</sup> Når en uforholdsmessighetsbegrensning innfortolkes etter Skipsbyggingskontrakten, må kontrakten utfylles med reguleringen som følger av den deklatoriske bakgrunnsretten. Etter kjøpslovens § 2 gjelder lovens bestemmelser som utgangspunkt for tilvirkningskjøp. Kjøpslovens § 37 første ledd jf. § 34 første ledd, gir kjøperen rett til å kreve prisavslag der selgerens utbedringsplikt settes til side på grunn av uforholdsmessighet.<sup>257</sup>

Kjøpslovens § 3 åpner for å fravike lovens regler der partene har avtalt en annen regulering. Det er ikke tilfelle etter Skipsbyggingskontrakten. Kjøpslovens deklatoriske regler må da legges til grunn, med mindre annet følger etter unntaket for ”handelsbruk eller annen sedvane som anses bindende mellom partene”, jf. kjøpsloven § 3.

Spørsmålet er da om det foreligger en sedvane som tilsier en regel som avviker fra kjøpsloven. For at det skal foreligge en sedvane, må det kreves en praksis med en viss utbredelse, fasthet og varighet.<sup>258</sup> At en viss løsning er praktisert i en bransje er ikke tilstrekkelig, praksisen må være alminnelig fulgt.<sup>259</sup>

Lund sier at et prisavslag kan bli løsningen ved skipsbyggingskontrakter der en utbedring vil medføre uforholdsmessige kostnader.<sup>260</sup> Brunsvig fremholder at det i spesielle tilfeller kan være behov for et slikt prisavslag.<sup>261</sup> Også Knudtzon er åpen for en slik prisavslagsregel ved tolkingen av SBK 1981.<sup>262</sup>

---

<sup>256</sup> Kjl. § 37 første ledd jf. § 34 første ledd, hvtl. § 25 første ledd jf. § 24 første ledd, avhl. § 4-12 jf. § 4-10 annet ledd, pakrl. § 6-2 tredje jf. første ledd, tfl. § 25 jf. § 24 første ledd, buofl. § 33 første ledd jf. § 32 første ledd, husll. § 2-11 annet ledd jf. § 2-10 første ledd og fkjl. § 31 første ledd jf. § 29 første ledd.

<sup>257</sup> Dette gjelder også for tjenestekontrakter, jf. foregående note.

<sup>258</sup> Eckhoff s. 258-261; Hagstrøm s. 58-59; Haaskjold s. 84.

<sup>259</sup> Selvig/Hagstrøm 1 s. 122

<sup>260</sup> Lund s. 353.

<sup>261</sup> Brunsvig, Konstruksjonsansvar, s. 426-427.

<sup>262</sup> Knudtzon s. 63.

En eldre voldgiftsdom, den tidligere nevnte ND 1933 s. 116(NV),<sup>263</sup> tas til inntekt for at prisavslag kan kreves der en utbedring vil medføre uforholdsmessige kostnader. Voldgiftsdommen i seg selv har begrenset vekt, men den illustrerer behovet for en prisavslagsrett. Det ville bli uforholdsmessig dyrt å bytte ut bunnrammen, når skipet ville bli driftsikkert etter en langt mindre kostnadskrevende reparasjon. Retten påla verftet å utføre den mindre omfattende reparasjonen, samt å betale en økonomisk kompensasjon for den gjenværende mangelen. I dommen sies det at kompensasjonen for mangelen er en erstatning. I teorien har likevel kompensasjonen i denne dommen blitt regnet som et prisavslag.<sup>264</sup>

Noe grunnlag for å si at det gjelder en sedvane som avviker fra kjøpslovens regler foreligger ikke.

Konklusjonen er at det må legges til grunn et prisavslag der uforholdsmessighetsbegrensningen gjør seg gjeldende etter Skipsbyggingskontrakten.<sup>265</sup>

(5) I enkelte tilfeller vil bestillerne ha valgt mellom å kreve *prisavslag* og *erstatning*. Dette gjelder både der utbedringsgarantien er misligholdt, og der uforholdsmessighetsbegrensningen kommer til anvendelse. Et erstatningsansvar forutsetter imidlertid et ansvarsgrunnlag. Der et slikt ansvar ikke foreligger, vil prisavslag være den eneste beføyelsen som kan gi en økonomisk kompensasjon.

Et objektivt erstatningsansvar kan følge av en garantiforpliktelse.<sup>266</sup> Hvis et slikt ansvar foreligger vil ansvarsgrunnlaget sammenfalle med vilkåret for prisavslag. At ordet garanti benyttes i kontrakten er imidlertid ikke tilstrekkelig til å utløse et objektivt erstatningsansvar. I Skipsbyggingskontrakten er garantien knyttet til en plikt til å utbedre, og ikke et erstatningsansvar. Det kan dermed ikke bygges et objektivt erstatningsansvar på denne garantien.<sup>267</sup>

---

<sup>263</sup> Se pkt. 3.2.2.3(3).

<sup>264</sup> Brunsvig, Konstruksjonsansvar, s. 220; Knudtzon s. 63; Lund s. 353.

<sup>265</sup> En ikke uvanlig situasjon ved tilvirkningskontrakter er at mangelen kan utbedres delvis uten å stange mot misforholdsbegrensningen. Det kan da foretas en kombinasjon mellom en utbedringsplikt og en økonomisk kompensasjon. Verkstedet utbedrer så langt dette er forsvarlig ut fra forholdsmessighetsvurderingen, og for den gjenværende delen av mangelen utmåles et prisavslag. Se Simonsen s. 347. Dette illustreres ved ND 1933 116(NV).

<sup>266</sup> Hagstrøm s. 514-517.

<sup>267</sup> Hagstrøm s. 514-515; Hagstrøm, Tilsikrede egenskaper, s. 776.

Spørsmålet er da hvilket ansvarsgrunnlag som må kreves etter Skipsbyggingskontrakten. Ovenfor i pkt. 3.3.3.2.1(4) vises det til RG 1994 s. 269 ("Mastrevik"), der ansvarsgrunnlaget etter reparasjonskontrakter drøftes. Det legges der til grunn et uaktsomhetsansvar med omvendt bevisbyrde. Skipsbyggingskontrakten skiller seg fra Reparasjonskontrakten ved at den har kjøpsloven som deklarasjonsrett. Når det ikke foreligger klare holdepunkter for noe annet, må kjøpslovens løsning legges til grunn.<sup>268</sup> Det må dermed gjelde et kontrollansvar. Som påpekt ovenfor i pkt. 3.3.3.2.1(4) trenger ikke forskjellen mellom et kontrollansvar og et culpaansvar med omvendt bevisbyrde å bli stor.

Det kan oppstå tilfeller der det ikke foreligger ansvarsgrunnlag for erstatning, men hvor prisavslag kan kreves som en objektiv gjensidighetsbeføyelse.

#### 3.3.4.2.2 Utmålingen av prisavslaget

(1) Der tolkingen av kontrakten viser at avtalen ikke regulerer et tvistesporsmål som har oppstått, er utgangspunktet at en utfylling må skje med deklarasjons lov.<sup>269</sup> Som nevnt ovenfor har det vært skepsis til å legge kjøpslovens regler til grunn ved utfylling av skipsbyggingskontrakter.<sup>270</sup> Spørsmålet er her om kjøpslovens prisavslagsberegning må legges til grunn når Skipsbyggingskontrakten utfylles med en prisavslagsregel, eller om det foreligger grunnlag for en annen utmåling.

(2) Når Skipsbyggingskontrakten skal tolkes med hensyn til utmålingen av den subsidiære prisavslagsregelen, er det ikke grunnlag for å si at det foreligger noen avtale om hvordan beregningen skal skje, jf. kjøpslovens § 3. Avtalen behandler ikke direkte de to situasjonene, så noen regulering av beføyelsene foreligger ikke. Kjøpslovens deklarasjonsregler må da legges til grunn, med mindre annet følger av unntaket for sedvane, jf. kjøpsloven § 3.

Brunsvig behandler spørsmålet om utmålingen av et prisavslag ved skipsbyggingskontrakter. Han stiller seg positiv til et prisavslag som utmåles forholdsmessig.<sup>271</sup> Også Lund og Knudtzon er inne på spørsmålet. Det kan spørres om de forutsetter et prisavslag som direkte skal gjenspeile verdireduksjonen mangelen

---

<sup>268</sup> Hellner s. 259.

<sup>269</sup> Woxholth s. 439-440; Falkanger, Fortolkning, s. 559.

<sup>270</sup> Se pkt. 3.3.4.2.1(3).

<sup>271</sup> Brunsvig, Konstruksjonsansvar, s. 220.

medfører.<sup>272</sup> De tar ikke direkte stilling til spørsmålet. Uttalelsene er imidlertid knyttet opp mot ND 1933 s. 116(NV). Som ovenfor nevnt synes utmålingen der å dekke den direkte verdireduksjonen mangelen medførte.

Det må kreves klare holdepunkter for at en regulering av mangelsbeføyelser som skiller seg fra løsningen i deklarasjonslov skal anses som sedvane.<sup>273</sup> Det foreligger ikke grunnlag for å hevde at en slik sedvane foreligger for skipsbyggingskontrakter.

Når det verken foreligger noen konkret avtale mellom partene eller en handelsbruk eller sedvane, må kjøpslovens regler legges til grunn.<sup>274</sup> Prisavslaget må dermed utmåles etter kjøpslovens regler.

(3) Kjøpslovens forholdsmessige utmåling forutsetter at man kan operere med en markedspris for skipet ved siden av den avtalte prisen. Ved tilvirkningskjøp vil det ofte være slik at kjøpsgjstanden ikke er beregnet på videresalg, men for kjøperens eget bruk. Det kan da vanskelig opereres med en markedsverdi ved siden av den faktiske kontraktsprisen. Kjøpslovens forarbeider sier at en mer skjønnsmessig beregning, ut fra ”mangelens betydning for kjøperen”, kan legges til grunn der det vil være vanskelig å finne frem til en markedsverdi.<sup>275</sup>

Uttalelsen i forarbeidene kan tolkes slik at en reduksjon i bruksverdien, som ikke medfører en reduksjon i omsetningsverdien, kan gi grunnlag for et prisavslag. Det kan imidlertid være mer nærliggende å legge til grunn et tolkningsalternativ som tilsier at bruksverdien er relevant når det bare er kjøperen som er en mulig avtaker. I slike tilfeller vil reduksjonen i bruksverdien gi uttrykk for reduksjonen i omsetningsverdien.<sup>276</sup> Denne tolkingen vil være i samsvar med utgangspunktet om at det kun er reduksjon i mangelens økonomiske verdi som gir grunnlag for prisavslag.

---

<sup>272</sup> Lund s. 353; Knudtzon s. 63.

<sup>273</sup> Krüger, Kjøpsrett, s. 50-51; Hellner s. 249-250.

<sup>274</sup> Hellner s. 258-259.

<sup>275</sup> Ot.prp. nr. 80 (1986-87) s. 90. Se også NU 1984: 5 s. 284.

<sup>276</sup> Hagstrøm s. 398; Hagstrøm, Ersättning, s. 737.

Forarbeidene må også kunne tas til inntekt for at en mer skjønnsmessig utmåling kan legges til grunn, der noen alminnelig markedsverdi ikke finnes.<sup>277</sup> Det vil da ikke være mulig å foreta en forholdsmessig utmåling. En utmåling av prisavslaget som direkte gjenspeiler den reduksjon av skipets verdi som mangelen medfører, vil være i samsvar med formålet med prisavslaget; balansen mellom det bestilleren betaler for og den ytelse han mottar opprettholdes. En slik utmåling kan ha mye for seg i skipsbyggingsforhold. Denne utmålingen vil være den reelle hovedregelen i praksis.

Beregningen av prisavslaget kan bli forskjellig alt etter på hvilke grunnlag det kreves. I det følgende behandles derfor prisavslag som følge av uforholdsmessighetsbegrensningen og misligholdt utbedringsplikt hver for seg.

(4) I de tilfellene der *utbedringsgarantien er misligholdt*, og en utbedring lar seg utføre av et annet verksted, vil den skjønnsmessige beregningen av verdireduksjonen kunne knyttes opp mot utbedringskostnadene. Ofte vil reparasjonskostnadene gjenspeile skipets reduserte verdi.<sup>278</sup> Foreligger det f. eks. en feil ved skumkanonene om bord på et tankskip, vil en kjøpers interesse være å få et brannvernstutstyr som er i henhold til kontrakten. Hvis dette kan oppnås ved en reparasjon, vil det være kostnadene ved utbedringen som skiller et mangelfullt skip fra et kontraktsmessig. Verdien vil da reduseres med de omkostningene en kjøper vil ha for å få et kontraktsmessig skip.<sup>279</sup>

Også i andre kontraktsforhold, hvor det vanskelig kan opereres med en markedsverdi ved siden av kontraktsprisen, foretas utmålingen etter utbedringskostnadene.<sup>280</sup> Den formelle hovedregelen etter avhendingsloven § 4-12 første ledd er at prisavslaget skal utmåles forholdsmessig. Etter bestemmelsens

---

<sup>277</sup> En slik utmåling foretas ofte av domstolene. Se f. eks. Rt. 1998 s. 1510, på side 1519.

<sup>278</sup> Se pkt. 2.2(2); Simonsen s. 366 og 371; Krüger, Kjøpsrett, s. 427; Hagstrøm s. 402.

<sup>279</sup> Herre, s. 160, er kritisk til en utmåling av verdireduksjon basert på utbedringskostnadene. Han mener kjøperen også vil ha en kompensasjon for den tiden skipet ikke kan benyttes under reparasjonen, og at prisavslaget dermed må være større enn utbedringskostnadene. Hagstrøm, Ersättningar, s. 737, er kritisk til Herres skepsis mot å utmåle prisavslaget ut fra utbedringskostnader, og mener en slik utmåling kan ha mye for seg. Se også Hagstrøm s. 402. Det kan stilles spørsmål ved om Herre fortsatt anfører dette synspunktet. I Herre, Relationen, s. 149-159, påpekes det at prisavslaget er en lite anvendelig sanksjon ved misligholdt utbedringsplikt, og at disse tilfellene bør kompenseres med erstatning.

<sup>280</sup> Hvtjl. § 25 og buofl. § 33.



annet ledd, er den reelle hovedregelen at reparasjonskostnadene skal utgjøre prisavslaget.<sup>281</sup> Dette er en lovfesting av praksisen forut for avhendingsloven.<sup>282</sup>

(5) Når en utbedring vil medføre *uforholdsmessighet*, kan ikke utbedringskostnadene legges til grunn for prisavslagsutmålingen. Når det ikke finnes noen alminnelig markedsverdi ved siden av kontraktsprisen, må beregningen foretas ut fra den direkte verdireduksjonen mangelen medfører.

Vurderingstemaet blir hvilken betydning den foreliggende mangel medfører for skipets verdi. Spesielle forhold som har betydning for kjøperen, men som ikke medfører noen reduksjon av skipets økonomiske verdi, kan ikke gi grunnlag for prisavslag. Når prisavslaget skal opprettholde balansen mellom det bestilleren betaler for og den ytelse han mottar, må det foreligge en verdireduksjon for at et prisavslag kan kreves. Mangelen må medføre en objektiv reduksjon av skipets økonomiske verdi.

Hvis f. eks. skipsgulvet i messen har en annen farge enn det som følger av avtalen, medfører ikke dette noen reduksjon av et lasteskipets verdi. Når det ikke foreligger noen verdireduksjon, foreligger det ikke grunnlag for et prisavslag. I odelstingsproposisjonen til forbrukerkjøpsloven sies det at slike tilfeller skal gi grunnlag for prisavslag etter denne loven. En slik utvidet adgang til prisavslag begrunnes i vernet av forbrukerne, og har ikke samme vekt i profesjonelle kontraktsforhold. Det sies også i odelstingsproposisjonen at denne adgangen til å kreve et prisavslag ikke gjelder etter kjøpsloven.<sup>283</sup> Det har vært argumentert med at uttalelsen i forarbeidene til kjøpsloven åpner for at kjøperen kan få prisavslag for forhold som ikke minsker den objektivt konstaterbare økonomiske verdien av kjøpsgjenstanden.<sup>284</sup> Dette standpunktet er imidlertid kritisert.<sup>285</sup> Det må stilles et krav til at gjenstandens økonomiske verdi er redusert for at et prisavslag kan kreves.<sup>286</sup> Det kan som ovenfor nevnt tenkes et unntak når det bare er kjøperen som er en mulig avtaker, da er bruksverdien et uttrykk for omsetningsverdien.

Også følgene av mangelen må holdes utenfor vurderingen av prisavslagets størrelse. Vurderingstemaet er skipets reduserte verdi, og ikke tapet bestilleren lider som følge av

---

<sup>281</sup> Rt. 2000 s. 199.

<sup>282</sup> Krüger, Kjøpsrett, s. 426.

<sup>283</sup> Ot.prp. nr. 44 (2001-2002) s. 188.

<sup>284</sup> Sevón s. 119.

<sup>285</sup> Herre s. 155-156; Sisula-Tulokas s. 236.

<sup>286</sup> Bergem/Rognlien s. 207-208.

mangelen. At mangelen f. eks. medfører reduserte inntekter for bestilleren, kan ikke kompenseres gjennom et prisavslag. Kompensasjon for slike følgetap krever et erstatningsgrunnlag.<sup>287</sup> At skipet får en redusert inntjeningsevne for den bestemte bestiller får ikke innvirkning på prisavslagsutmålingen.<sup>288</sup>

---

<sup>287</sup> Krüger, Kjøpsrett, s. 425.

<sup>288</sup> Herre, Relationen, s. 149-159, presiserer viktigheten av å holde følgetap utenfor verdireduksjonsvurderingen. I artikkelen, s. 159-170, kommenteres Hösta domstolens dom inntatt i NJA 1998 s. 792.

## 4 Befraktningsavtaler

### 4.1 Innledning

#### 4.1.1 Problemstillingen

Som det fremgår av pkt. 2.2 ovenfor, har en i kontraktslovgivningen i stor grad åpnet for at realkreditor kan kreve et prisavslag der det foreligger mangler ved realytelsen i kjøps- og tjenestekontrakter. Et gjensidighetsprinsipp tilsier at realkreditor ikke skal erlegge full betaling når realdebitor ikke stiller fullverdig vare. Problemstillingen i det følgende er om et tilsvarende prinsipp kan gjøres gjeldende ved befraktningsavtaler med skip. Utenfor fremstillingen faller spørsmålet om kompensasjon for tap befrakter – realkreditor i befraktningsavtalen – påføres som følge av skade på eller tap av gods. Problemstillingen er om fysiske mangler ved skipet gir befrakter rett til å kreve reduksjon av det avtalte vederlaget – frakten. Drøftelsen vil ta utgangspunkt i tre ulike standardcertepartier.

Siden fremstillingen begrenses til mangler ved skipet, avgrenses det mot avstandsfrakt. Etter sjølovens § 341 kan det kreves frakt for den strekningen godset har blitt fraktet når en reisebefraktningssavtale faller bort eller heves. Avstandsfrakten er begrenset til godsets verdi. I motsetning til spørsmålet om prisavslag er det ikke et vilkår at skipet er mangelfullt. Avstandsfrakt kan f. eks. bli aktuelt der bortfrakter – realdebitor i fraktavtalen – hever grunnet befrakters betalingsmislighold. Det gjelder her en betaling for et delvis utført oppdrag; befrakter skal betale for den nytten han har fått.

#### 4.1.2 Kontraktenes særpreg

(1) De tre certepartiene som skal behandles i det følgende er tidscertepartiet *Boxtime*, bareboat-certepartiet Barecon 2001(*Barecon*) og reisecertepartiet *Hydrocharter*.

Hydrocharter er et eksempel på at store befraktere utarbeider egne standardavtaler for de reisecertepartiene de inngår. Både Boxtime og Barecon er standardavtaler utarbeidet av

rederorganisasjonen Baltic and International Maritime Council (BIMCO). Bovertime gjelder for containerskip, mens Barecon er et generelt avtaledokument for bareboat-certepartier.

(2) Etter definisjonen i sjølovens<sup>289</sup> § 321 annet ledd er kjennetegnet ved et *tidscerteparti* at frakten beregnes per tidsenhet. I tidscertepartier skal bortfrakter ikke bare stille et skip til befrakters rådighet i et avtalt tidsrom, men også bemanne og sørge for den nautiske ledelsen av skipet.<sup>290</sup> Derimot er den kommersielle ledelsen overlatt til befrakteren.<sup>291</sup> Han bestemmer, innen kontraktens rammer, hvor og når skipet skal seile. Befrakter skal dekke de variable utgiftene som pådras under certepartiet, herunder forsyne skipet med drivstoff.<sup>292</sup> Bortfrakteren sørger derimot for de faste utgiftene.<sup>293</sup>

Når skipet står til befrakters disposisjon innen et bestemt tidsrom og frakten beregnes per tidsenhet, er det i hans interesse å kunne utnytte det mest mulig effektivt inne denne perioden – befrakteren har forsinkelsesrisikoen.<sup>294</sup> Skipets egenskaper blir på denne måten avgjørende for den verdien certepartiet har for befrakteren. Ikke bare skipets generelle tilstand, men også lastekapasitet, fart og drivstoff-forbruk blir viktig for hvilken verdi skipet har for befrakter.<sup>295</sup>

Foruten skipets egenskaper og standard, vil den konkrete fraktraten i stor grad avhenge av det tilbudet og den etterspørselen som gjelder for tilsvarende skip når certepartiet inngås.<sup>296</sup> Dette betyr at fraktratene vil variere alt etter hvordan markedsforholdene til enhver tid er.<sup>297</sup>

---

<sup>289</sup> Lov av 24. juni 1994 nr. 39(sjøl.).

<sup>290</sup> Falkanger/Bull s. 121.

<sup>291</sup> Falkanger/Bull s. 221.

<sup>292</sup> Falkanger/Bull s. 221.

<sup>293</sup> Om utgiftsfordelingen, se Michelet s. 142 flg.

<sup>294</sup> Falkanger/Bull s. 221.

<sup>295</sup> Gorton s. 255; Jantzen s. 339; Jantzen, Tidsbefraktning, s. 15.

<sup>296</sup> Michelet s. 210.

<sup>297</sup> Gorton, s. 17, gir eksempler på hva som styrer etterspørselen.

Sjøloven har både deklarasjoniske og preseptoriske regler for tidscertepartier i kapittel 14 del IV.<sup>298</sup>

(3) Sjølovens § 321 annet ledd definerer reisebefraktning som befraktning der frakten beregnes per reise. *Reisecertepartiet* kjennetegnes ved at avtalen gjelder en eller flere reiser mellom bestemte havner. Befrakteren har verken den kommersielle eller nautiske ledelsen over skipet. Han har kun rett til å få fraktet en viss mengde gods mellom de avtalte havnene til et avtalt tidspunkt. Det er dermed bortfrakteren som har forsinkelsesrisikoen.<sup>299</sup> Det er i hans interesse å utføre oppdraget raskest mulig, slik at skipet kan benyttes til nye oppdrag.

Etter reisecertepartiet er det avgjørende for befrakteren at han får transportert den avtalte mengde gods til avtalt sted til avtalt tid. Skipets egenskaper har ikke samme betydning for befrakteren som i tidscertepartier. Det er bortfrakter som skal dekke både de variable og de faste utgiftene.<sup>300</sup> Hovedregelen er også at bortfrakter har ansvar for lasting og lossing,<sup>301</sup> og at utgiftene til dette er inkludert i frakten. Ansvar for og utgiftene knyttet til lasting og lossing er imidlertid ofte overtatt av befrakter.<sup>302</sup> Da forsinkelsesrisikoen ligger på bortfrakteren, er heller ikke skipets fart og drivstoff-forbruk av vesentlig betydning for befrakteren.<sup>303</sup>

På samme måte som ved tidscertepartiene, vil de rådende markedsforholdene ved avtaleslutningen være avgjørende for hvilke fraktrate skipet sluttet på. Skipets egenskaper vil ikke ha samme betydning for prisen som i et tidscerteparti.

---

<sup>298</sup> Sjøl. § 322.

<sup>299</sup> Falkanger/Bull s. 221; Falkanger, Konsekutive reiser, s. 28.

<sup>300</sup> Falkanger/Bull s. 353.

<sup>301</sup> Sjøl. §§ 336 og 343.

<sup>302</sup> Falkanger/Bull s. 338.

<sup>303</sup> Ved konsekutive reisecerteparti vil skipets egenskaper kunne ha større betydning. Se Falkanger, Konsekutive reiser, s. 48. Et konsekutivt reisecerteparti gjelder et visst antall reiser som utføres etter hverandre med samme skip, jf. sjøl. § 321 annet ledd.

Det foreligger både deklarasjoniske og preseptoriske regler for reisecertepartier etter sjølovens kapittel 14 del II.<sup>304</sup>

(4) Den tredje formen certepartier som vil bli behandlet er *bareboat-certepartiet*. Disse certepartiene er ikke lovregulerte. Et bareboat-certeparti er en kontrakt om leie av selve skipet. Bortfrakter skal ikke som ved tids- og reisecertepartiene utføre et tjenesteforhold. Bortfrakter skal bare stille skipet til befrakters disposisjon, avtalen gjelder ”det nakne skip” – ”the bare vessel”. Bareboat-certepartiene er ikke fraktavtaler i snever forstand.<sup>305</sup> Befrakteren må selv bemanne skipet, og han seiler det som reder for egen regning. Han har både den kommersielle og den nautiske ledelsen over skipet. Det er dermed tale om et tingsleieforhold.<sup>306</sup>

I likhet med tidscertepartiet vil skipets egenskaper i vid forstand være av avgjørende betydning for befrakteren ved et bareboat-certeparti. Befrakterens kommersielle utnyttelse av skipet beror på skipets egenskaper og standard. Frakten beregnes i likhet med tidscertepartiet etter den tidsperioden skipet står til befrakters rådighet. I tillegg til markedet for den type skip som skal befraktes, vil nettopp skipets standard og egenskaper være avgjørende for fraktraten.

#### 4.1.3 Norsk lovvalg

(1) Når en kontrakt skal tolkes, vil det ha betydning etter hvilke lands lov kontraktsforholdet reguleres.<sup>307</sup> Tolkingsstradisjonen er ulik fra land til land, og løsningen på et konkret rettsspørsmål kan dermed bli ulik alt etter hvilke lands rett som legges til grunn. Etter norsk rett har vi ikke alminnelige regler om lovvalg i kontraktsforhold. Partene står fritt til å avtale hvilke lands rett kontrakten skal reguleres etter.<sup>308</sup>

At en kontrakt er utformet på engelsk betyr ikke nødvendigvis at den skal tolkes etter engelsk eller amerikansk rett. Ofte benyttes engelsk som arbeidsspråk, da parter fra land

---

<sup>304</sup> Sjøl. § 322.

<sup>305</sup> Falkanger/Bull s. 216.

<sup>306</sup> Falkanger s. 8-9.

<sup>307</sup> Falkanger, Fortolkning, s. 537 flg; Selvig s. 2.

<sup>308</sup> Selvig/Hagstrøm 3 s. 134.

med forskjellige språk forhandler og inngår avtaler.<sup>309</sup> Hvilke lovvalg som gjelder må bero på en tolking av avtalen.

(2) Alle de tre kontrakten som skal behandles i det følgende har bestemmelser om lovvalg. I *Hydrocharter* sies det i klausul P at norsk rett skal gjelde så lenge ikke annet er avtalt:

”If not otherwise provided for in this Charter Party, any disputes to be brought before the City Court of Oslo and Norwegian Law to be applied.”

*Boxtime* angir tre alternative lovvalgs klausuler. Utgangspunktet etter kontrakten er at engelsk rett skal regulere kontraktsforholdet, jf. klausul 20 i.f. Det legges i det følgende til grunn at klausul 20(c) er valgt, og at norsk rett skal regulere kontraktsforholdet. Klausul 20(c) fastslår:

”Alternative: Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at the place indicated in Box 34, subject to the law and procedures applicable there.”

Også etter *Barecon* er utgangspunktet at engelsk rett skal legges til grunn, jf. klausul 30(e). Norsk lovvalg kan imidlertid velges etter klausul 30(c), og det legges her til grunn at et slikt valg er foretatt. Klausul 30(c) sier:

”This Contract shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.”

---

<sup>309</sup> Selvig s. 19-22.

## 4.2 Foreligger det grunnlag for å kreve prisavslag?

### 4.2.1 Tidscerteparti

#### 4.2.1.1 Ved levering

##### 4.2.1.1.1 Problemstillingen

Problemstillingen i det følgende er hvorvidt befrakter kan kreve et prisavslag der skipet er mangelfullt ved levering. Det foreligger ikke noen alminnelig prisavslagshjemmel i Boxtime. Spørsmålet er derfor om det er grunnlag for å innfortolke et slikt krav.

##### 4.2.1.1.2 Kontraktens krav til skipet

(1) Hovedvilkåret for å kreve et prisavslag er at det foreligger en verdireducerende mangel, jf. pkt. 2.3(2). *Mangelsvurderingen* må ikke sammenblandes med *kravet som stilles til ansvarsgrunnlag* for å kreve erstatning. For å kreve erstatning, må det i tillegg til en mangel foreligge et ansvarsgrunnlag. Skillet mellom ansvarsgrunnlaget og mangelsvurderingen er sentral ved spørsmålet om prisavslag. Prisavslaget kan kreves der det foreligger en mangel, uavhengig av om det foreligger ansvarsgrunnlag for erstatningsansvar.<sup>310</sup> Spørsmålet er her hva som kreves for at det skal foreligge en mangel.

Forpliktelsene etter en avtale kan deles opp i resultat- og omsorgsforpliktelser.<sup>311</sup> Sondringen vil ha betydning i to relasjoner. For det første ved spørsmålet om det foreligger en mangel. For det andre for spørsmålet om det kan kreves vederlag for den utførte ytelsen.<sup>312</sup> Fremstillingen i dette punktet er knyttet til den førstnevnte betydningen.

---

<sup>310</sup> Se pkt. 2.3(2).

<sup>311</sup> Rodhe s. 20-22; Krüger s. 134-136; Haaskjold s. 209-212; Hagstrøm s. 115-119.

<sup>312</sup> Ved resultatforpliktelser har realdebitor som hovedregel bare krav på vederlag der resultatet oppnås. Er det derimot en omsorgsforpliktelse, vil vederlagskravet foreligge så lenge den nødvendige omsorg er utøvd. Det er imidlertid ikke nødvendigvis slik at kravet på vederlag følger spørsmålet om det foreligger en mangel eller ikke. Det kan f. eks. avtales at forpliktelsen i forhold til mangelsvurderingen er en omsorgsforpliktelse, mens kravet på vederlag er knyttet til at resultatet nås – ”no cure no pay”. Heller ikke alle resultatforpliktelser har en vederlagsutløsende virkning, jf. Krüger s. 324.



Ved en omsorgsforpliktelse vil det ikke foreligge et kontraktsbrudd så lenge realdebitor har gjort en forsvarlig oppfyllelshandling, noe krav til at et bestemt resultat oppnås stilles ikke. Foreligger det derimot en resultatforpliktelse, vil det stilles krav til at det resultatet kontrakten angir oppnås. Det foreligger en mangel hvis det kontraktsmessige resultatet ikke nås.

Om det foreligger en resultat- eller omsorgsforpliktelse beror på en tolking av grunnlaget for den enkelte kontraktsforpliktelsen.<sup>313</sup>

(2) Etter Bovertime foreligger det for det første en mangel hvis skipet avviker fra den beskrivelsen som er gjort i kontraktens del I og III. Kontraktens klausul 2 sier:

”The Owners undertake that, at delivery, the Vessel shall be of the description set out in Parts I and III hereof.”

Når det sies at bortfrakteren ”undertake” å stille et skip i samsvar med kontraktens spesifikasjoner, taler dette for at det gjelder en resultatforpliktelse. Bortfrakter garanterer for en kontraktsmessig oppfyllelse. De kravene til skipet som er angitt i del I og III er forhold som bortfrakter uavhengig av befrakters medvirkning har kontroll over. Dette taler også for at den absolutte forpliktelsen som følger av klausul 2 er en resultatforpliktelse.<sup>314</sup>

Kravene til skipets oppgitte egenskaper må anses å utgjøre resultatforpliktelser. En mangel foreligger så lenge skipet faktisk ikke samsvarer med den beskrivelsen som er gjort i del I eller III.

(3) For det andre vil det foreligge en mangel der skipet ikke er lasteklart ved leveringen. Det sies i klausul 1(e):

”At the time of delivery the Vessel shall be clean and in all respects fit to receive goods and ISO standard containers.”

---

<sup>313</sup> Hagstrøm s. 117; Haasjold s. 211.

<sup>314</sup> Hagstrøm s. 117.

Det gjelder her et krav til skipets sjødyktighet. Sjødyktighetsbegrepet er relativt i befraktningsforhold. Det omfatter ulike forhold i forskjellige sammenhenger.<sup>315</sup> Sjødyktighetsbegrepet i befraktningsforhold er også langt videre enn i andre sammenhenger, som f. eks. den tekniske sjødyktigheten i sjødyktighetsloven av 9. juni 1903 og slik begrepet tolkes i Sjøforsikringsplanen.<sup>316</sup>

Kravet til sjødyktighet i befraktningsforhold omfatter for det første at skipet er egnet til å motstå sjøens farer, dernest at skipet er skikket til å ta imot last, og endelig at skipet er forsvarlig utrustet og bemannet.<sup>317</sup> I det følgende begrenses sjødyktighetsspørsmålet til funksjonsdyktigheten som følger av kontraktens klausul 1(e).<sup>318</sup>

Klausul 1(e) gir anvisning på et resultat som skal oppnås. Det sies at skipet ”*shall be clean and in all respects fit to receive goods and ISO standard containers*”(uthevet her). Det sies ikke at bortfrakter er forpliktet til å yte en bestemt innsats, f. eks. utøve ”*due-diligence*”. Kontraktens ordlyd må tas til inntekt for at det ikke er tilstrekkelig at bortfrakter gjør et aktsomt oppfyllelsesforsøk, resultatet må nås. Er skipet ikke i samsvar med forpliktelsen, foreligger det en mangel etter kontrakten. Det gjelder også her en resultatforpliktelse.

Dommen inntatt i Rt. 1939 s. 394(”Halnenut”) kan ikke tas til inntekt for at kravet til sjødyktighet er en omsorgsforpliktelse. Som ovenfor nevnt, må det skilles mellom mangelsvurderingen og kravet til ansvarsgrunnlag. I dommen drøftes det ikke hva som kreves for at det foreligger en *mangel*, det er ansvarsgrunnlaget for å kreve *erstatning* som behandles:

”Spørsmålet er om denne angivelse av skibets almindelige egenskaper inneholdt et garantimessig tilsagn. Klausulen (...) understreker ganske visst bortfrakterens *plikt til å sørge for at skipet skal være i sjødyktig stand*. Jeg forstår den dog ikke derhen at det skulde være dens hensikt å pålegge rederen et *ubetinget personlig erstatningsansvar* for enhver mangel ved de i klausulen nevnte forhold, uansett om vedkommende mangel kunde være rettet på ved anvendelse av pliktig omhu ...” (side 395, uthevet her). Når Falkanger/Bull, s. 325, viser til dommen og sier at det gjelder et ”uaktsomhetsansvar”, må dette henseile til ansvarsgrunnlaget og ikke til mangelsvurderingen.

---

<sup>315</sup> Michelet s. 51; Falkanger/Bull s. 369; Honka s. 553 flg.; Myrdahl s. 27 flg.

<sup>316</sup> Falkanger/Bull s. 55 og 461; Myrdahl s. 27-28.

<sup>317</sup> Michelet s. 51.

<sup>318</sup> Det er vanlig å regne f. eks. kravet til innehavelse av nødvendige sertifikater til sjødyktighetskravet, jf. sjøl. § 372. I Boxtime er dette forhold særlig regulert i klausul 5(c).

#### 4.2.1.1.3 Norsk bakgrunnsrett

(1) Når det ikke er gitt noen uttrykkelig prisavslagshjemmel i Boxtime, blir spørsmålet om kontrakten må tolkes antitetisk, slik at et prisavslag er utelukket.

Det primære lovvalget etter Boxtime er engelsk rett, jf. klausul 20 i.f. Utgangspunktet etter kontrakten er dermed at mangelssanksjonene skal utfylles med den reguleringen som følger etter engelsk rett. Etter engelsk rett følger kontraktsbruddsbeføyelsene av hvilke type forpliktelse en står overfor.<sup>319</sup> I engelsk kontraktsrett eksisterer ikke et prisavslagsinstitutt, som i norsk rett.<sup>320</sup> Mangelens betydning for realytelsens verdi blir en post under erstatningsutmålingen.<sup>321</sup> Ansvarer er på samme måte som prisavslaget i norsk rett objektivt. Utmålingen skiller seg imidlertid fra det relative prisavslaget, som knytter seg opp mot kontraktens avtalte vederlag.<sup>322</sup>

Forutsetningen for drøftelsen her er at partene har valgt at kontrakten skal reguleres av norsk rett, jf. klausul 20(c).<sup>323</sup> Når partene har avtalt norsk lovvalg må tolkingen og utfyllingen skje etter norsk kontraktstradisjon.<sup>324</sup> I avtaler mellom profesjonelle parter vil kontraktens ordlyd objektivt tolket få avgjørende betydning.<sup>325</sup> Det kan imidlertid være behov for å utfylle avtaler der ordlyden objektivt tolket ikke løser en oppstått

---

<sup>319</sup> Scrutton s. 88 flg.; Wilford s. 87 flg.

<sup>320</sup> Det kan spørres om klausul 3(ii) i "Shelltime 4"-certepartiet er en prisavslagsbestemmelse. Selv om den sier at "hire shall be reduced" ved mangler ved skipet, er det ikke et prisavslag i tradisjonell forstand. Bestemmelsen tar sikte på å stille befrakter skadesløs – "to indemnify Charterers". Bestemmelsen er en detaljert beskrivelse av erstatningsansvaret.

<sup>321</sup> Honka s. 205; Treitel, Remedies, s. 107 flg.

<sup>322</sup> I "Tibermede" v. Graham & Co Lloyds Rep. 250 (King's Bench Division) var det spørsmål om erstatning grunnet uriktig oppgitt kubikk-kapasitet. Befrakter var pliktig å betale full frakt, men det kunne kreves erstatning grunnet "breach of warranty" for den uriktige lastekapasiteten. Det var ikke et krav at det måtte føres bevis for tap grunnet den uriktige opplysningen. Erstatningen ble utmålt etter differansen mellom kontraktens pris og hva befrakter måtte betalt for et skip med den kubikk-kapasitet som fremgikk av kontrakten, se side 251. Se Wilford s. 103; Scrutton s. 396; Michelet s. 30.

<sup>323</sup> Se pkt. 4.1.3(2).

<sup>324</sup> Selvig s. 3; Haaskjold s. 191.

<sup>325</sup> Rt. 2002 s. 1155, på side 1158-1159.

tvist.<sup>326</sup> Deklaratorisk lov og alminnelige kontraktsrettslige prinsipper vil da få stor betydning.<sup>327</sup> At det kan være nødvendig å utfylle mangelsreguleringen i certepartier, er også presisert i sjølovens forarbeider.<sup>328</sup>

(2) Sjølovens § 322 gjør det klart at lovens bestemmelser kommer til anvendelse så lenge ikke annet følger av avtalen, etablert praksis mellom partene, eller handelsbruk eller annen sedvane. Sjølovens bestemmelser angående tidscertepartier er altså deklarasoriske.<sup>329</sup>

En rett til å kreve prisavslag i tidscertepartier følger av sjølovens § 376, som sier at det kan kreves reduksjon av frakten der skipet er mangelfullt ved levering. Dette gjelder ikke der bortfrakter benytter utbedring som en defensiv beføyelse, og retter mangelen innen kanselleringsiden utløper. Et slikt prisavslag er et alminnelig prinsipp i norsk kontraktsrett. Det følger av en omfattende kontraktslovgivning,<sup>330</sup> og bygger på et gjensidighetsprinsipp.<sup>331</sup> Realkreditor skal ikke betale for mer enn det han får.

Honka og Michelet er positive til et prisavslag der det foreligger mangler knyttet til skipets fart, forbruk av drivstoff eller lastekapasitet.<sup>332</sup> Falkanger påpeker at en fraktreduksjon kan være aktuell der oppgitt fart ikke oppnås.<sup>333</sup>

Den tidligere sjøloven<sup>334</sup> gav ikke noen uttrykkelig prisavslagshjemmel. Likevel ble det i den juridiske teorien antatt at et prisavslag kunne komme til anvendelse ved mangler vedrørende fart, forbruk og lastekapasitet.<sup>335</sup>

---

<sup>326</sup> Rt. 1992 s. 796, side 802.

<sup>327</sup> Woxholth s. 439; Selvig/Hagstrøm 1 s. 113-119; Falkanger, Fortolkning, s. 559; Huser s. 127 flg. og s. 539-542; Haaskjold s. 158-162.

<sup>328</sup> Ot.prp. nr. 55 (1993-94) s. 13.

<sup>329</sup> Det gjelder et unntak fra denne hovedregelen. Etter sjøl. § 322 fjerde ledd er lovens bestemmelse om lasteskader etter § 383 annet ledd ufravikelig. Denne bestemmelsen faller utenfor temaet i denne fremstillingen.

<sup>330</sup> Kjl. § 38, hvtl. § 25, avhl. § 4-12, pakrl. § 6-2, tfl. § 25, buofl. § 33 og husll. § 2-11 og fkjl. § 31.

<sup>331</sup> Se pkt. 2.4.

<sup>332</sup> Honka s. 204; Michelet s. 37(fart), 44(forbruk) og 29-30(lastekapasitet).

<sup>333</sup> Falkanger/Bull s. 367.

<sup>334</sup> Lov av 20. juli 1893 nr. 1.

I voldgiftspraksis finnes det eksempler på at reduksjon i avtalt frakt har blitt tilkjent i tiden før sjøloven fikk en prisavslagshjemmel, selv om kontrakten ikke inneholdt noen eksplisitt prisavslagsklausul. I ND 1949 s. 322(NV) ble befrakter tilkjent en fraktreduksjon der skipet ikke oppnådde den kontraktsmessige fart. En enstemmig voldgiftsrett uttalte:

”... mangel ved skipet gir befrakteren rett til i kraft av alminnelige kontraktsrettslige regler å kreve forholdsmessig avslag i egen ytelse, altså forholdsmessig reduksjon av tidsfrakten ...”.

At et forholdsmessig prisavslag kan legges til grunn ved farts mangler er også lagt til grunn i ND 1958 s. 8(NV). I ND 1950 s. 192(NV) ble en fraktreduksjon tilkjent, da den oppgitte dødvekten var uriktig.

Spørsmålet er her om partene har avtalt en annen mangelsregulering enn sjølovens.

Det sies ikke i avtalen at et prisavslag er utelukket. I samsvar med den engelske kontraktstradisjonen er ikke mangelsbeføyelsene spesifisert. Avtalens ordlyd avskjærer dermed ikke en innfortolking av et prisavslag.

At *partenes* forutsetninger vil være avgjørende ved en avtaletolking er sikker rett.<sup>336</sup> Når det her foretas en tolking av Boxtime løsrevet fra et konkret kontraktsforhold, må det forutsettes at partene ikke har tatt stilling til hvilke mangelsbeføyelser som kan gjøres gjeldende ved et kontraktsbrudd. Partene benytter en standardkontrakt, og velger at norsk rett skal regulere forholdet.

Spørsmålet er imidlertid hvilke betydning *konsipistenes* forutsetninger skal ha når disse ikke er parter i avtalen. Hvis kontraktskonsipistenes forutsetninger er avgjørende, avsnitt (3), og konsipistene har tatt utgangspunkt i engelsk bakgrunnsrett, avsnitt (4), vil sjølovens deklarasjonsregler være fraveket.

(3) Spørsmålet om kontraktskonsipistenes forutsetninger er avgjørende kom på spissen i ”Arica”-saken, inntatt i ND 1983 s. 309(NV). Partene hadde avtalt at norsk rett skulle gjelde etter et certeparti, ”Texacotime 2”, som i utgangspunktet hadde en engelsk/amerikansk lovvalgsklausul. At norske tolkingsprinsipper kom til anvendelse var ikke omtvistet. Spørsmålet var da om kontraktens regler skulle tolkes i samsvar med

---

<sup>335</sup> Jantzen s. 339; Jantzen, Tidsbefraktning, s. 16 og 20-21; Gram s. 210.

<sup>336</sup> Woxholth s. 423.

den reguleringen som fulgte av sjøloven og Høyesteretts tolking av denne, eller om de engelske kontraktskonsipistenes forutsetninger måtte legges til grunn.

Det sies i dommen at det ikke er nødvendig å trekke inn bakgrunnsretten, fordi en etter norsk rett tolker klausulen ut fra konsipistenes forutsetninger.<sup>337</sup> Flertallet konkluderte med at kontraktskonsipistenes forutsetninger var avgjørende, og engelsk retts løsning av spørsmålet måtte dermed komme til anvendelse. Dette ble gjort til tross for at partene ikke kjente til konsipistenes forutsetninger. Det forelå heller ikke skriftlige forarbeider som gav uttrykk for partenes forutsetninger. Forutsetningene ble antatt å foreligge ut fra kontraktens ordlyd og tilblivelse.

En slik vektlegging av kontraktskonsipistenes forutsetninger er ikke uomtvistet. Huser sier at opplysninger i forarbeider til avtaler som opplyser hva konsipistene har ment, ikke vil være relevante så lenge konsipistene ikke er part i avtalen.<sup>338</sup> Han påpeker at dette kan stille seg annerledes der en eller begge partene i avtalen kjenner til konsipistenes forutsetninger.

At forarbeider til standardkontrakter kan være relevante tolkingsmomenter er på det rene.<sup>339</sup> Rettspraksis viser at dette er tilfelle både ved "agreed documents" og ved ensidige standardkontrakter.<sup>340</sup> Særlig der det foreligger trykte motiver som er tilgjengelige for partene i kontraktsforholdet, vil slike forarbeider kunne få stor betydning. En avgjørende faktor for forarbeidets vekt vil nettopp være tilgjengeligheten for kontraktspartene.<sup>341</sup> Dette kan illustreres med Norsk Sjøforsikringsplan. Denne planens forarbeider står imidlertid i en særstilling.<sup>342</sup> Høyesterett påpeker også denne særstillingen i Rt. 1998 s. 1032, på side 1038.

Flertallet i "Arica"-saken synes å trekke parallellen til lovforarbeider vel langt. Ved tolking av kontrakter har partsautonomien en avgjørende betydning, noe den ikke har ved lovtolking. Ved lovtolking er

---

<sup>337</sup> Dommens side 323.

<sup>338</sup> Huser s. 472.

<sup>339</sup> Huser s. 157 og 470-477; Haaskjold s. 187.

<sup>340</sup> Se Falkanger, *Tolkning*, s. 296, med henvisninger til høyesterettspraksis.

<sup>341</sup> Huser s. 475-476; Krüger s. 519-521; Haaskjold s. 189.

<sup>342</sup> Bull s. 110-111; Bull, *Sjøforsikringsrett*, s. 21-22; Brækhus/Rein s. 8; Selmer s. 70-71; Selvig s. 23; Krüger s. 519-520; Huser s. 474-475; Haaskjold s. 189.

lovgivers forutsetninger og vurderinger relevante tolkingsmomenter.<sup>343</sup> Lovgivers vurderinger har dermed en helt annen betydning enn det forutsetningene til kontraktskonsipistene, som ikke er part i avtalen, har.

Mindretallet i dommen vektla ikke konsipistenes forutsetninger, men la til grunn at den norske bakgrunnsrettens løsning måtte være avgjørende. Når partene hadde valgt norsk lovvalg, måtte dette være et utslag av at partene mente at norsk rettsoppfatning skulle være avgjørende.<sup>344</sup>

Flertallets rettsanvendelse har på ulike grunnlag vært gjenstand for kritikk.<sup>345</sup> Den skiller seg også fra den tolkingen som tidligere har vært lagt til grunn i norsk rett. I rettspraksis har en tolking i samsvar med norsk deklarasjonslov og alminnelige kontraktsrettslige prinsipper blitt lagt til grunn.<sup>346</sup> Spørsmålet om hvordan engelskspråklige standardkontrakter skal tolkes, er behandlet av Selvig. Han konkluderer etter en gjennomgang av rettspraksis med at hovedinntrykket er ”at engelsk rettsoppfatning unntaksvis kan ha en viss gjennomslagskraft i rene tolkingsspørsmål (...) men særlig når det gjelder kontraktsbruddsanksjonene synes bakgrunnsretten å herske uinnskrenket”.<sup>347</sup>

Den rettskildemessige vekten av ”Arica”-dommen er begrenset. Det gjelder en voldgiftsdom som er avsagt under dissens. I tillegg er dommen kritisert i juridisk teori. Når flertallets rettsanvendelse også skiller seg fra det som tidligere er lagt til grunn i rettspraksis, vil avgjørelsen ha begrenset vekt som rettskilde for hvordan engelske standardkontrakter som har fått en norsk lovvalgsklausul skal tolkes.

Det er uenighet om hvilken rettskildemessig vekt voldgiftsdommer skal ha.<sup>348</sup> Debatten tas ikke opp her. Vekten av en voldgiftsdom vil for det første bero på hvilke andre rettskildefaktorer som foreligger ved

---

<sup>343</sup> Eckhoff s. 70-74.

<sup>344</sup> Dommens side 325.

<sup>345</sup> Selvig s. 22-25; Selvig, Kommentar, s. XVII-XXII; Grönfors s. 50-53; Venger s. 26-28.

<sup>346</sup> ND 1921 s. 19(NH); ND 1957 s. 311(NH) jf. ND 1953 s. 670 og ND 1951 s. 71. 1893; ND 1950 s. 398(NV); ND 1952 s. 442(NV) ”Hakefjord”; ND 1974 s. 186(NV) ”Kingsnorth”. Dommene behandles i Selvig. Tilsvarende voldgiftsdom av 7. mars 2002 (enevoldgiftsdommer Morten Lund).

<sup>347</sup> Selvig s. 19.

<sup>348</sup> Eckhoff s. 163; Brækhus s. 459-461; Hagstrøm s. 55-56; Nygaard s. 278-279; Barbo s. 20-25; Hagstrøm/Svarva s. 815; Andenæs, Rettskildelære, s. 51-52; Sandvik s. 70-79; Fleischer s. 82-83 og 192.

avgjørelsen av spørsmålet – den relative vekten.<sup>349</sup> Derneft vil vekten variere etter dommens alder, kvalitet, grundighet, hvem som har avsagt den, om det var dissens og om dommen er publisert.<sup>350</sup>

Det kan ikke legges til grunn at forutsetninger kontraktskonsipistene har hatt, som ikke er kjent av partene, skal bli avgjørende for tolkingen og utfyllingen av kontrakten. Ved å avtale norsk lovvalg bringer partene inn en ny forutsetning i avtalen; kontrakten skal reguleres etter norsk bakgrunnsrett. Kontrakten må dermed tolkes og utfylles i samsvar med norsk deklarasjonsrett.

(4) I motsetning til standardcertepartiet som forelå i ”Arica”-saken, har Boxtime alternative lovvalgsklausuler. Selv om kontrakten primært er bygd opp etter engelsk rett, forutsetter kontraktens regulering at en tolking og utfylling etter andre lands rett kan bli aktuelt. Ved å velge norsk rett, opphører kontraktens tilknytning til engelsk rett.<sup>351</sup> Sjøloven og alminnelige kontraktsrettslige prinsipper må da bli avgjørende for tolkingen og utfyllingen av avtalen, med mindre det finnes holdepunkter i kontraktens ordlyd for at avvikende reguleringer må gjelde.

(5) Når kontrakten ikke gir klare holdepunkter for hvilke sanksjoner som kan gjøres gjeldende der kontraktens krav ikke er oppfylt ved levering, taler det foreliggende rettskildematerialet for en utfylling i samsvar med bakgrunnsretten.

#### 4.2.1.1.4 Forholdet til kontraktens øvrige mangelsansvar

(1) Selv om bakgrunnsretten tilsier at det legges til grunn et prisavslag etter Boxtime, må en se hen til kontraktens øvrige mangelsregulering før det kan tas stilling til om et prisavslag kan kreves eller ikke.

(2) Kontrakten inneholder ikke noen uttrykkelig bestemmelse om en avhjelpsplikt – retting og omlevering – for bortfrakten. Dette kan ha sammenheng med at kontrakten er bygget på en engelsk kontraktstradisjon. Etter engelsk rett er ikke en avhjelpingsplikt en alminnelig mangelssanksjon. Et krav om at den ene parten faktisk skal oppfylle sin forpliktelse etter avtalen kan bare stilles i spesielle tilfeller, der en erstatning ikke anses

---

<sup>349</sup> Helset s. 283-285; Eckhoff s. 28.

<sup>350</sup> Sml. Boe s. 259.

<sup>351</sup> Selvig s. 22.



å være en dekkende sanksjon.<sup>352</sup> Etter norsk kontraktsrett stiller dette seg annerledes. Utgangspunktet er her at retting og omlevering er primære mangelsbeføyelser.<sup>353</sup>

Noen *omleveringsplikt* kan ikke følge av avtalen. Certepartiet gjelder for et bestemt skip, jf. del I boks 5 og spesifikasjonen i del III. Dette er også hovedregelen etter sjølovens § 323.<sup>354</sup>

Som det fremgår av pkt. 2.2(1) og behandlingen av verkskontraktene, er utbedringsplikten den primære mangelsbeføyelsen. Spørsmålet er om dette stiller seg annerledes for tidscertepartier.

I certepartier er det usikkert om man kan anse bortfrakten å ha en *rettingsplikt*.<sup>355</sup> En slik plikt foreligger ikke etter sjølovens bestemmelser om tidscertepartier.<sup>356</sup> Bortfrakten vil likevel ha en rett til å foreta utbedring som en defensiv beføyelse.<sup>357</sup> Etter sjøloven § 376 kan bortfrakter rette mangelen så lenge dette kan gjøres uten at kanselleringsretten etter § 375 kommer til anvendelse.<sup>358</sup> En tilsvarende løsning må legges til grunn etter Boxtime.

Hvis bortfrakter benytter den defensive utbedringsretten, slik at skipet ikke lenger er mangelfullt, vil det ikke være noe grunnlag for å kreve prisavslag. Prisavslagsretten er subsidiær i forhold til utbedringsretten.<sup>359</sup> Gjenstår det imidlertid verdireducerende mangler etter at bortfrakter har avsluttet utbedringen, vil denne mangelen gi grunnlag for å kreve prisavslag. Det samme gjelder der bortfrakten ikke gjør noe utbedringsforsøk.

---

<sup>352</sup> Treitel, Remedies, s. 43 flg.; Furmston s. 698; Beatson s. 632.

<sup>353</sup> Kjl. § 37 første ledd, hvtl. § 25 første ledd, avhl. § 4-10 fjerde ledd, pakrl. § 6-2 tredje ledd, buofl. § 33 første ledd og fkjl. § 31 første ledd.

<sup>354</sup> Falkanger/Bull s. 321.

<sup>355</sup> Honka s. 187.

<sup>356</sup> Annerledes Solvang s. 2424.

<sup>357</sup> Honka s. 188.

<sup>358</sup> Falkanger/Bull s. 396-370.

<sup>359</sup> Krüger, Kjøpsrett, s. 325.

(3) Etter at skipet er levert skal det betales frakt uavbrutt frem til levering, med mindre det oppstår en *off hire*-situasjon. Det betales ikke frakt for den perioden skipet er *off hire*.<sup>360</sup> Hovedsaklig vil *off hire*-klausuler gjelde mangler oppstått etter levering, men *off hire* kan også være en sanksjon mot mangler som forelå ved levering. Det kan f. eks. foreligge latente mangler.

Etter Boxtimes klausul 8(a) skal skipet regnes for å være *off hire*:

”If the Vessel is unable to comply with the instructions of the Charters on account of:

(i) any damage, defect, breakdown, or deficiency of the Vessel’s hull, machinery, equipment or repairs or maintenance thereto, including dry-docking, excepting those occasions when Clause 6 (l) applies,”

Det sies videre i punkt (iv) at skipet er *off hire* ved:

”any delay occasioned by any breach by the Owners of any obligation or warranty in this Charter Party.”

Endelig sies det:

”If any of the above incidents affect the full use of the Vessel, it shall be *off hire*. If they partially affect the use of the Vessel, it shall be *off hire* to the extent such incidents affect the Charterers’ use of the Vessel ...”.

Kontrakten gir dermed grunnlag for å anse skipet å være delvis *off hire* der mangelen delvis berører skipets ytelser. Gjelder det f. eks. mangler knyttet til skipets fart, vil bestemmelsen i klausul 8(a)(iv) komme til anvendelse. Dette betyr at der skipet ikke oppnår den garanterte farten, vil den forsinkelsen som følger derav gi grunnlag for å si at skipet er delvis *off hire*. Frakten reduseres da ut fra det tidstapet forsinkelsen medfører.

Det kan stilles spørsmål om Boxtimes klausul 8(a) avviker fra det som følger etter norsk bakgrunnsrett, når det gis grunnlag for delvis *off hire*. *Off hire* foreligger vanligvis der skipet ikke kan nyttiggjøres på grunn av bortfrakters forhold.<sup>361</sup> Ordlyden i sjølovens § 392 gir ikke noe klart svar på problemstillingen. Det sies at tidsfrakt ikke skal betales for ”den tid som går tapt”. De oppregnede *off hire*-begivenhetene i loven er alle forhold som hovedsaklig vil medføre at skipet vil være totalt *off hire*. Alle de tre forholdene kan imidlertid også medføre delvis *off hire*. Loven sier også at *off hire* foreligger der tid går tapt ”for

---

<sup>360</sup> Michelet s. 242; Falkanger/Bull s 386-388.

<sup>361</sup> Falkanger/Bull s. 386-388.

øvrig på grunn av tidsbortfrakters forhold”. Eksemplifiseringen er dermed ikke uttømmende. Verken lovforarbeidene, rettspraksis eller juridisk teori gir klare holdepunkter for tolkningsspørsmålet. Når ordlyden åpner for delvis off hire, og loven bygger på et nettoprinsipp,<sup>362</sup> taler dette for at det kan legges til grunn delvis off hire f. eks. ved fartsreduksjoner.

Siden det ikke betales frakt for den perioden skipet er off hire, kan et off hire-krav ikke kombineres med et prisavslagskrav. Det kan spørres om kontraktens regulering av delvis off hire ikke bare stenger for en kombinasjon av de to beføyelsene, men også utelukker en prisavslagsregel der off hire-regelen kan anvendes.

Ved utfyllingen av kontrakten må den deklatoriske loven stå tilbake for avtalens regulering, jf. sjølovens § 322. Kontraktens ordlyd tar høyde for tilfeller der mangler medfører at skipet ikke har full funksjonsdyktighet. Når det foreligger en off hire-situasjon etter klausul 8(a), vil det ikke være grunnlag for noe prisavslag. Bakgrunnen for reguleringen er den samme som for et prisavslag; når befrakteren ikke får fullverdig ytelse skal han ikke betale fullt vederlag. Bestemmelsen regulerer vederlagsrisikoen. En *uriktig opplysning om skipets fart* gir dermed ikke grunnlag for å kreve en fraktreduksjon.

(4) Når det gjelder mangler knyttet til *skipets lasteklarhet*, følger det av klausul 1(e) jf. 1(b) at befrakter kan kansellere certepartiet hvis det ikke er lasteklart innen datoen i del I boks 20.<sup>363</sup> Denne bestemmelsen gjelder ikke de tilfellene der det er gitt uriktige opplysninger. At skipet ikke er fullt i samsvar med beskrivelsen i del I og III gir ikke grunnlag for å avvise skipet. Det avgjørende for avvisningsretten er om skipet er sjødyktig med hensyn til lasting av containere, jf. pkt. 4.2.1.1.2(3).

At befrakter har en rett til å kansellere skipet betyr ikke at han er forpliktet til å gjøre det. Det sies klart i klausul 1(f) at befrakters valg av å ta levering ikke skal utelukke andre krav:

”The Charterers’ acceptance of delivery of the Vessel shall not prejudice their rights against the Owners under this Charter party.”

---

<sup>362</sup> ND 1915 s. 168(NH)(“Herman Wedel Jarlsberg”). Falkanger/Bull s. 387 og 390; Selvig, Tolking, s. 5.

<sup>363</sup> Klausul 1(e) er sitert i pkt. 4.2.1.1.2(3).

Der befrakter ikke benytter kanselleringsretten, kan de øvrige mangelsbeføyelsene komme til anvendelse. Det kan være en situasjon der det foreligger mindre mangler, som i utgangspunktet gir avvisningsrett. Befrakter kan likevel se det som mest hensiktsmessig å ta levering, slik at certepartiet begynner til avtalt tid. Befrakter skal f. eks. benytte skipet til linjefart eller har frembortfraktet skipet på et reisecerteparti. Det vil da være avgjørende for befrakteren å stille skipet til avtalt tid. Mangelen ved skipet vil i disse kontraktene ikke nødvendigvis medføre et kontraktsbrudd. Det lønner seg derfor å godta levering, slik at befrakteren etter tidscertepartiet ikke får et forsinkelsesansvar ovenfor sine fremkontrahenter. Når klausul 1(f) sier at befrakters overtakelse av skipet ikke avgjør om andre krav kan gjøres gjeldene, kan befrakter ta levering mot å kreve en reduksjon av frakten.

(5) Det sies ikke noe i kontrakten om befrakters adgang til å *heve* certepartiet der det foreligger uriktige opplysninger, jf. klausul 2. Dette har sammenheng med at kontrakten er utformet med tanke på engelsk bakgrunnsrett. Etter engelsk rett vil hevingsretten avhenge av klassifikasjonen av forpliktelsene.<sup>364</sup>

Det er et alminnelig prinsipp i norsk kontraktsrett at den ene parten i et kontraktsforhold kan heve kontrakten der medkontrahenten står for et vesentlig kontraktsbrudd.<sup>365</sup> En slik hevingsrett har blitt lagt til grunn i certepartier,<sup>366</sup> og prinsippet er nå fastslått i sjølovens § 376.

Der det gjelder andre forhold enn spørsmålet om skipet er lasteklart, må prinsippet om at vesentlige mangler gir hevingsrett gjelde også etter Boxtime. Foreligger det f. eks. mangler ved skipets lastekapasitet, kan befrakter heve der avviket er vesentlig.<sup>367</sup>

---

<sup>364</sup> Brudd på "condition" gir hevingsgrunnlag, mens brudd på "warranty" ikke gjør det. Gjelder det en "innominated term" vil hevingsspørsmålet avhenge av mangelens alvorlighet. Selvig s. 16; Wilford s. 88 flg.; Scrutton s. 88 flg.; Beatson s. 134 flg.; Furmston s. 162 flg.; Treitel s. 731 flg.

<sup>365</sup> Se NOU 1993: 36 s. 72 (uttalelsen kommer i forbindelse med reisecerteparti) og 85. Selvig/Hagstrøm 1 s. 118; Hagstrøm s. 410-411.

<sup>366</sup> Gram s. 210; Brækhus, Befraktarens hävingsrätt, s. 614; Honka s. 218.

<sup>367</sup> Michelet s. 28.

En slik tolking av kontrakten samsvarer med begrunnelsen bak sjølovens regulering. En prisavslagsrett kan der gjøres gjeldende når mangelen ikke er vesentlig. Regelen skal hindre at kontrakten kan heves selv ved små avvik fra kontraktsmessig ytelse.<sup>368</sup>

Et viktig moment i vurderingen av om det foreligger et vesentlig kontraktsbrudd, er om realkreditor er hjulpet av andre mangelsbeføyelser.<sup>369</sup> At et prisavslag kan legges til grunn, vil da kunne medføre at hevingsretten ikke aktualiseres.

Befrakter vil ofte ha behov for å benytte skipet fra den avtalte leveringsdatoen. Hvis befrakter hever, kan han komme i ansvar overfor dem han eventuelt har frembortfraktet skipet til.<sup>370</sup> Det vil da være en bedre løsning for befrakter å ta levering av skipet mot å betale en redusert frakt. Selv om det foreligger et hevingsgrunnlag vil befrakter kunne velge å la avtalen bestå mot at det gis et prisavslag. Heving og prisavslag er alternative gjensidighetsbeføyelser som kan gjøres gjeldende ved mangler.<sup>371</sup> At det foreligger en valgett for realkreditor mellom de to beføysene der vesentlighetskravet er oppfylt, følger av Rt. 1958 s. 726.<sup>372</sup>

Ved kjøps- og tilvirkningskontrakter vil prisavslag og heving være to mangelssanksjoner som utelukker hverandre.<sup>373</sup> Dette stiller seg annerledes ved løpende kontraktsforhold. I husleieforhold kan det f. eks. kreves prisavslag for den tiden husrommet har stått til leiers rådighet frem til hevingen skjer.<sup>374</sup> Hvis en mangel som forelå ved levering oppdages etter at certepartiet har tatt til, og denne mangelen gir hevingsrett, vil beføysene heving og prisavslag kunne kombineres. Frakten må da

---

<sup>368</sup> NOU 1993: 36 s. 85.

<sup>369</sup> Hagstrøm s. 420, med henvisning til Rt. 1998 s. 1510 og Rt. 1999 s. 408.

<sup>370</sup> Se eksemplet i avsnitt (4) ovenfor.

<sup>371</sup> Krüger, Kjøpsrett, s. 425.

<sup>372</sup> Kjøper av en bulldozer var berettiget til å heve avtalen, men fikk medhold i at han kunne velge prisavslag i stedet.

<sup>373</sup> Ved hevingsoppgjøret må det imidlertid tas hensyn til mangelen når det skal vurderes hvilke nytte kjøperen har hatt av tingen, jf. kjl. § 65 første ledd. I Ot.prp. nr. 80 (1986-87) s. 118 presiseres det at det må foretas en nettbetraktning. Førstvoterende i Rt. 2002 s. 173 uttaler: "Fortsatt bruk av en mangelfull kjøpsjenstand vil (...) ikke nødvendigvis føre til at nyttevederlaget blir høyere" (side 179).

<sup>374</sup> NOU 1993: 4 s. 28.

reduseres for tiden fra befrakteren tok levering av skipet og frem til hevingen gjennomføres.

(6) Endelig kan det stilles spørsmål ved hvordan prisavslagsretten stiller seg i forhold til et krav på erstatning. Prisavslaget er en alternativ beføyelse i forhold til erstatningsansvaret. Selv om det foreligger grunnlag for å kreve erstatning, vil befrakter kunne kreve prisavslag.

Der det kreves prisavslag pga. certepartiets reduserte verdi, må imidlertid dette forhold holdes utenfor vurderingen av tapspostene som skal erstattes. Et slikt ”tosporet” system følger etter sjøloven både for de egenskapene som er garanterte og for sjødyktighetsmangler, § 377 jf. § 376. Som vi skal se i pkt. 4.3.2(6), kan utmålingen blir ulik alt ettersom verdireduksjonen kreves erstattet eller kreves som et prisavslag.

For de *garanterte egenskapene etter klausul 2* gjelder det et objektivt erstatningsansvar. Vilklårene for å kreve erstatning og prisavslag vil der være sammenfallende. Et prisavslag vil da være å foretrekke for befrakter der dette gir en høyere kompensasjon enn det en erstatning av verdireduksjonen vil gi.

Den detaljerte beskrivelser av skipets egenskaper i del I og III taler for å anse forpliktelsen som en garanti.<sup>375</sup> Dette støttes opp av ordlyden i klausul 2, som sier at bortfrakter ”undertake” forpliktelsen. I del I og III spesifiseres blant annet skipets lastekapasitet, dets drivstoff-forbruk og skipets fart. At bestemmelsen bare sier at bortfrakter garanterer at skipet skal være i samsvar med beskrivelsen etter kontrakten, og ikke sier noe om hvilke følger et kontraktsbrudd skal ha, har sammenheng med at kontrakten er bygget på en engelsk kontraktstradisjon. Etter engelsk kontraktsrett gir en mangel i henhold til fartøyets beskrivelse automatisk rett til erstatning.<sup>376</sup>

---

<sup>375</sup> Michelet s. 15; Gade/Woxholth s. 130; Honka s. 243.

<sup>376</sup> Scrutton, s. 90-92, og Wilford, s. 101-106, legger til grunn at beskrivelsen av skipets egenskaper som f. eks. dødvekt, kubikk-kapasitet, fart og forbruk vil være ”innominate terms”. Tilsvarende Honka s. 226. Med hensyn til erstatningsansvar er ikke skillet mellom de ulike forpliktelsestypene avgjørende. Uavhengig av om forpliktelsen er en ”condition”, ”warrenty” eller ”innominate term” vil et objektivt erstatningsansvar foreligge. Om de ulike forpliktelsene se Beatson s. 134 flg.; Furmston s. 162 flg.; Treitel s. 731. Om skillet mellom ”conditions” og ”innominate terms”, se den sentrale dommen Hongkong Fir Shipping Co. Ltd v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd [1962] 2 Q.B 26.

Etter norsk rett vil en garanti pådra realdebitor et objektivt erstatningsansvar, hvis ikke kontrakten gir holdepunkt for noe annet.<sup>377</sup> Det foreligger ikke holdepunkter for en annen tolking av Bostime. At det gjelder et objektivt ansvar støttes også av den deklarasjonsretten, jf. sjøloven § 377 annet punktum.<sup>378</sup>

Som påpekt i pkt. 4.2.1.1.2(2) er kravet til *sjødyktighet* en resultatforpliktelse. Ansvarsgrunnlaget for å kreve erstatning ved sjødyktighetsmangler er et culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Det kan dermed oppstå en situasjon der det foreligger en mangel, men ikke ansvarsgrunnlag for å kreve erstatning. Bortfrakter har f. eks. stilt et usjødyktig skip ved levering, uten at dette kan tilbakeføres til uaktsomhet på bortfrakters side. I denne situasjonen vil et prisavslag være det eneste grunnlaget for kompensasjon av verdireduksjonen.

I motsetning til engelsk rett, hvor en sjødyktighetsmangel ved levering gir grunnlag for å kreve erstatning uten hensyn til skyld,<sup>379</sup> kreves det etter norsk rett uaktsomhet fra bortfrakters side.<sup>380</sup> Et objektivt ansvar må bygges på en garanti,<sup>381</sup> og det er ikke vanlig å garantere sjødyktigheten etter norsk rett.<sup>382</sup> Det må kreves klare holdepunkter i kontraktens ordlyd for at et garantiansvar kan statueres. I Rt. 1939 s. 394 uttales det på side 395:

”Et ansvar av det innhold måtte på en utvetydig måte fremgå av certepartiets tekst.”

Ordlyden i klausul 1(e) gir heller ikke holdepunkter for å legge til grunn et garantiansvar. Når kontrakten ikke sier noe om ansvarsgrunnlag, må ansvarsgrunnlaget etter bakgrunnsretten legges til grunn.<sup>383</sup>

#### 4.2.1.1.5 Oppsummering

Et prisavslag kan for det første kreves der bortfrakter ikke benytter sin defensive utbedringsrett, slik at den verdireduserende mangelen fjernes. Hvis det da ikke

---

<sup>377</sup> Hagstrøm s. 514-515; Hagstrøm, Tilsikrede egenskaper, s. 776.

<sup>378</sup> Etter sjøl. § 377 er det egenskapene ”på avtaletiden”, og ikke ved levering, som er avgjørende.

<sup>379</sup> Forpliktelsen vil være en ”innominate term”. Se Wilford s. 97; Scrutton s. 95; Michelet s. 53; Selvig s. 16.

<sup>380</sup> Se sjøl. § 377, som fastslår et culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Se Falkanger/Bull s. 370.

<sup>381</sup> Hagstrøm s. 514-517.

<sup>382</sup> Falkanger/Bull s. 325 og 371; Michelet s. 53; Selvig s. 16.

<sup>383</sup> I kontraktslovgivningen har kontrollansvaret fått stor utbredelse etter 1988. Det diskuteres i dag om kontrollansvaret er et alminnelig ansvarsgrunnlag i norsk kontraktsrett, se f. eks. Hagstrøm s. 502-505. Det må likevel være klart at et slikt ansvarsgrunnlag ikke kan legges til grunn i tidscertepartier, med mindre det er uttrykkelig avtalt. Det er en sterk tradisjon for uaktsomhetsansvar i denne type kontrakter, og dette er også lovgivningens regulering.

foreligger hevingsgrunnlag, kan et prisavslag kreves. Også der befrakter ikke benytter kanselleringsretten eller hevingsretten, kan et prisavslag gjøres gjeldende. Heves certepartiet etter at certepartiet har tatt til, vil et prisavslag kunne kreves for tiden frem til heving. Prisavslaget kan i alle disse tilfellene kreves uavhengig av om det foreligger ansvarsgrunnlag for å kreve erstatning for den verdireduksjonen mangelen medfører. Prisavslaget og erstatningen er alternative beføyelser.

Der off hire-bestemmelsen i klausul 8(a) kommer til anvendelse, vil et prisavslag være utelukket.

#### 4.2.1.2 Etter levering

##### 4.2.1.2.1 Problemstilling

Situasjonen kan også være slik at skipet etter levering ikke lenger oppfyller de spesifikasjonene som følger av kontraktens del I og III, eller at skipet ikke lenger er sjødyktig.<sup>384</sup> Heller ikke for slike tilfeller har Boxtime en uttrykkelig prisavslagsbestemmelse.

Spørsmålet om det kan kreves et prisavslag i disse tilfellene beror for det første på hvem som har risikoen for at slike forhold oppstår, pkt. 4.2.1.2.2. Forutsatt at det er bortfrakter som har denne risikoen, blir spørsmålet om befrakter kan kreve et prisavslag, pkt. 4.2.1.2.3.

##### 4.2.1.2.2 Risikofordelingen etter levering

Det første spørsmålet er hvem som har risikoen for avvik fra kontraktens krav, når disse oppstår etter levering. Denne situasjonen er ikke omfattet av klausul 2. Bestemmelsen gjelder skipets egenskaper ved levering, ”at delivery”. Kravet til funksjonsdyktighet etter klausul 1(e) gjelder også ved levering, ”at the time of delivery”.

---

<sup>384</sup> Det må sondres mot tilfellene hvor mangelen først oppdages etter levering. Disse tilfellene faller inn under den foregående drøftelsen.



Når det gjelder skipets fart, sies det i del I boks 12 at den oppgitte farten skal være en ”Service Speed”. Dette uttrykket har blitt tolket som et krav om at den angitte farten ikke bare skal foreligge når certepartiet tar til, men også gjennom hele certepartiperingen.<sup>385</sup>

Mangler ved skipets utstyr er regulert i klausul 11. Det sies der uttrykkelig at bortfrakter har ansvaret for vedlikeholdet gjennom hele certepartiperingen. Dette gjelder f. eks. for lasteutstyr, kjøleanlegg og belysningen på dekk, jf. klausul 11.

En generell bestemmelse om plikten til å holde skipet i stand gjennom hele certepartiet følger av Bovertime klausul 5:

”Except as provided elsewhere in this Charter Party, the Owners shall, at their expense, maintain the Vessel in the Class as indicated in Box 10, in a thoroughly efficient state of hull and machinery and in every way fitted for the service throughout the currency of this Charter Party.”

Det må dermed fastslås at bortfrakter har en plikt til å vedlikeholde og reparere skipet og dets utstyr gjennom hele tidscertpartiet.

Forpliktelsene etter en avtale kan, som nevnt i pkt. 4.2.1.1.2(1), deles opp i resultat- og omsorgsforpliktelser. Den absolutte plikten som følger av ordlyden i klausul 5 tilsier at det her gjelder en resultatforpliktelse. Det sies ikke at det stilles et krav til ”due-diligence”. Det foreligger et kontraktsbrudd hvis skipet ikke opprettholdes i den stand som følger av kontraktens beskrivelse. Det kan imidlertid ikke kreves at skipet skal være i samme stand som ved levering, en viss slitasje må tolereres uten at det foreligger et kontraktsbrudd.

#### 4.2.1.2.3 Kan et prisavslag gjøres gjeldende ved misligholdt vedlikeholds- og reparasjonsplikt?

(1) Spørsmålet om hvilke mangelssanksjoner som kan gjøres gjeldende, må primært avgjøres ut fra en tolking av kontraktens bestemmelser. Som det fremgår av pkt. 4.2.1.1.3, må Bovertime utfylles av bakgrunnsretten for tidscertepartier der kontraktens regulering ikke er dekkende. I motsetning til tilfellene der mangelen foreligger ved

---

<sup>385</sup> Falkanger/Bull s. 367; Gram s. 175. Sml. Michelet s. 34 jf. s. 31-32.

levering, følger det ikke noen prisavslagsrett av sjølovens tidscertepartiregler for mangler som oppstår etter levering.

Spørsmålet i det følgende er for det første om det er behov for en prisavslagsregel etter kontrakten, jf. avsnitt (2) til (5). I avsnitt (6) skal vi se om det foreligger grunnlag for å gjøre gjeldende et prisavslag.

(2) Selv om kontrakten ikke sier uttrykkelig hvilke beføyelser som i alminnelighet kan gjøres gjeldende, må kontrakten tolkes for å avgjøre om enkelte situasjoner er regulert.

Som nevnt ovenfor i pkt. 4.2.1.1.4(3), har kontrakten en off hire-bestemmelse i klausul 8(a) som utelukker et krav på prisavslag. Denne vil også kunne komme til anvendelse der skipet blir mangelfullt under certepartiet. Det kan f. eks. være slik at motoren ikke oppnår full ytelse etter et maskinsammenbrudd.

En lignende bestemmelse følger av klausul 11(b) for de tilfellene der det foreligger mangler ved lasteutstyret om bord. Der det oppstår feil ved lasteutstyret under certepartiet, og dette medfører forsinkelser, skal skipet anses å være delvis off hire. Reduksjonen av frakten gjøres da ut fra hvor stort tidstap den defekte kranen medfører.

Klausul 11(b) slår fast at dersom forsinkelse unngås ved at det benyttes kraner på land, skal disse utgiftene dekkes av bortfrakter:

”... If the Charterers continue working by using shore-crane(s) the Owners shall pay such cranaage but not exceeding the hire payable for such period, in which case the Vessel shall not be off hire pro rata as stipulated above. ...”

Ved at kompensasjonen er begrenset oppad til leien for den perioden de innleide kranene benyttes, får kravet preg av å være et prisavslag. Det er knyttet opp mot vederlaget. Kravet er imidlertid knyttet til utgifter for å redusere følgene av mangelen. Slike utgifter gir etter kontraktslovgivningen ikke grunnlag for prisavslag, men vil være en erstatningspost for direkte tap, sml. f. eks. kjøpslovens § 67 tredje ledd litra a.

(3) Etter kontraktslovgivningen er prisavslaget en subsidiær mangelsbeføyelse i forhold til avhjelp. Prisavslaget kan kreves der retting eller omlevering ikke kommer på tale,

eller ikke blir utført innen rimelig tid.<sup>386</sup> En omlevering vil ikke være aktuelt etter Boxtime.<sup>387</sup> Spørsmålet om det gjelder en *rettingsplikt* etter levering stiller seg annerledes i befrakningsavtaler enn for kjøps- og tilvirkningsforhold.

Ved kjøp eller tilvirkning vil realdebitor som hovedregel ikke ha noen forpliktelse med hensyn til skipets beskaffenhet etter levering. Risikoen for skipet går over ved levering, jf. kjøpsloven §§ 13 jf. 12.<sup>388</sup> Med mindre mangelen forelå ved levering, eller realdebitor har påtatt seg et garantiansvar,<sup>389</sup> vil ikke senere oppståtte feil ved skipet gi grunnlag for beføyelser fra kjøpers side. Utbedringsplikten er dermed som hovedregel knyttet til mangler som foreligger ved levering, enten de manifesterer seg da eller er latente.

Ved tidsbefraktning går ikke risikoen for skipet over på befrakter, jf. pkt. 4.2.1.2.2. Spørsmålet om det gjelder en rettingsplikt stiller seg dermed annerledes enn for kjøp og tilvirkning av skip. Reparasjons- og vedlikeholdsplikten blir en forlengelse av plikten til å stille et kontraktsmessig skip. Bortfrakter må sørge for å holde skipet vedlikeholdt gjennom hele certepartiet, jf. klausul 5.<sup>390</sup> Reparasjons- og vedlikeholdsplikten er dermed ikke en mangelsbeføyelse, men en del av den primære kontraktsforpliktelsen.<sup>391</sup>

En tvangsfullbyrdelse av reparasjons- og vedlikeholdsplikten vil være lite praktisk.<sup>392</sup> Behovet for et fullt funksjonsdyktig skip under hele tidscertepartiet medfører at en tidkrevende prosess for å få gjennomført plikten ikke er en formålstjenlig løsning.<sup>393</sup> Der vedlikeholdsplikten ikke oppfylles vil det oppstå behov for andre sanksjoner.

---

<sup>386</sup> Krüger, Kjøpsrett, s. 425. Se pkt. 4.2.1.1.4(2).

<sup>387</sup> Se pkt. 4.2.1.1.4(2).

<sup>388</sup> Hagstrøm s. 316-317.

<sup>389</sup> Hagstrøm s. 385-387.

<sup>390</sup> Sml. sjøl. § 378 første ledd annet punktum jf. § 384 første og annet ledd.

<sup>391</sup> Sml. Michelet s. 15-21 og 58-60.

<sup>392</sup> Hjemmelen for en tvangsfullbyrdelse vil følge av lov om tvangsfullbyrdelse av 26. juni 1992 nr. 86 (tvangsl.) § 13-14.

<sup>393</sup> Den begrensede kontraktstiden i certepartier stiller seg på denne måten annerledes enn i verkskontrakter. I Rt. 1974 s. 449 ble en entreprenør dømt til å utføre utbedringsarbeider.

(4) Når det foreligger et avvik fra garanterte egenskaper ved leveringen av skipet, gjelder det et objektivt erstatningsansvar, jf. pkt. 4.2.1.1.4(6). Garantien etter klausul 2 gjelder ikke for mangler oppstått etter levering. Det sies klart at forpliktelsen gjelder ”at delivery”. Det er også en presumsjon for at egenskaper som garanteres knytter seg til tilstanden ved avtaleinngåelsen eller ved levering.<sup>394</sup> Det kan da ikke legges til grunn et objektivt garantiansvar.<sup>395</sup> Både for mangler knyttet til avvik fra egenskaper som var garantert på leveringstiden og for mangler knyttet til sjødyktigheten, må et erstatningskrav bygges på et skyldansvar. Dette er ansvaret sjølovens deklarasjoniske regler statuerer for mangler etter levering, jf. § 384 annet ledd.<sup>396</sup>

Når det foreligger en mangel som følge av brudd på vedlikeholds- og reparasjonsplikten etter klausul 5, og dette ikke skyldes uaktsomhet på bortfrakters side, vil det oppstå en situasjon der det ikke er grunnlag for å kreve erstatning for den verdireduksjonen som følger av misligholdet.<sup>397</sup>

(5) Boxtime har ikke noen eksplisitt regel om *heving* ved kontraktsbrudd. Som ovenfor påpekt, kan dette henge sammen med kontraktens tilknytning til engelsk rett.<sup>398</sup> Det sies imidlertid ikke at heving er utelukket, kontrakten stenger dermed ikke for en utfylling.

En hevingsrett ved vesentlig kontraktsbrudd kan sies å følge av et alminnelig kontraktsrettslig prinsipp i norsk rett, jf. pkt. 4.2.1.1.4(5). En adgang til å heve kontrakten der skipet ikke holdes i kontraktsmessig stand følger også av den deklarasjoniske regelen i sjølovens § 384 første ledd. Når kontrakten ikke regulerer spørsmålet, må den utfylles med den deklarasjoniske bakgrunnsretten, jf. sjølovens § 322 første ledd.

Retten til heving er uavhengig av om det foreligger skyld på den annen parts side.<sup>399</sup> Hevingsvilkåret etter sjølovens § 384 første ledd er at ”kontraktsbruddet medfører at

---

<sup>394</sup> Hagstrøm s. 514.

<sup>395</sup> Michelet s. 21; Gade/Woxholth s. 131.

<sup>396</sup> Det gjelder ikke en omvendt bevisbyrde, jf. NOU 1993: 36 s. 89.

<sup>397</sup> Om culpavurderingen, se Bruserud s. 18-35.

<sup>398</sup> Se pkt. 4.2.1.1.4(5)

<sup>399</sup> Selvig/Hagstrøm 3 s. 41-42.

formålet med avtalen blir vesentlig forfeilet”. Hevingsvilkåret er her skjerpet i forhold til det som gjelder etter alminnelig kontraktsrett og for mangler ved levering, jf. sjølovens § 376.<sup>400</sup> Bakgrunnen for skjerpelsen av vilkåret er at en heving rammer bortfrakter hardere etter at certepartiet har tatt til.

(6) Spørsmålet om en kontrakt kan utfylles på punkter hvor det ikke foreligger noen dekkende regulering beror i stor grad på behovet for en utfylling.<sup>401</sup> Hvis bortfrakter misligholder sin vedlikeholds- og reparasjonsplikt, og hevingsvilkåret ikke er oppfylt og det heller ikke foreligger uaktsomhet på bortfrakters side, fremstår behovet for en fraktreduksjon klart. Befrakter mottar ikke den avtalte ytelse, og spørsmålet er da om han skal betale full frakt for skipet. Som presisert ovenfor i pkt. 4.1.2(2), vil skipets standard og dets egenskaper være av avgjørende betydning for den fraktraten partene avtaler.

Kravet på prisavslag gjelder uavhengig av om det foreligger ansvarsbetingende forhold på bortfrakters side.<sup>402</sup> Det er i alminnelighet tilstrekkelig at det foreligger en verdireduserende mangel.<sup>403</sup> Det må skilles mellom bortfrakters ansvar for befrakterens tap, og befrakterens plikt til å betale full frakt. Spørsmålet om fraktreduksjon bygger ikke på et ansvarsgrunnlag, men på en gjensidighetsbetraktning. Så lenge befrakter ikke får kontraktsmessig ytelse, følger det av et alminnelig kontraktsrettslig prinsipp at full motytelse ikke skal erlegges. Spørsmålet dreier seg om vederlagsrisikoen.<sup>404</sup>

Avgjørende for at det legges til grunn en prisavslagsrett etter Boxtime der det foreligger mangler ved levering, er at en prisavslagshjemmel følger av sjølovens deklatoriske regler. Når det gjelder mangler oppstått etter levering av skipet, har ikke sjøloven en tilsvarende bestemmelse.

---

<sup>400</sup> NOU 1993: 36 s. 89 jf. 85.

<sup>401</sup> Huser s. 123; Nygaard s. 311.

<sup>402</sup> Se pkt. 2.3(2).

<sup>403</sup> Hagstrøm s. 397.

<sup>404</sup> Krüger s. 138-139 og 323 flg.; Haaskjold s. 287; Mestad, Force majeure, s. 12.

Foreligger det en mangel som ikke ”medfører at formålet med avtalen blir vesentlig forfeilet”, og som ikke skyldes ”feil eller forsømmelse” på bortfrakters side, gir ikke de deklarasjoniske reglene befrakter grunnlag for å gjøre mangelsbeføyelser gjeldende overfor bortfrakter.<sup>405</sup> Hvis det heller ikke foreligger en off hire-sitasjon etter klausul 8(a) eller 11(b), blir spørsmålet om befrakteren må godta å betale full frakt til tross for at det foreligger mangler ved skipet.

Honka stiller seg positiv til en prisavslagsrett også der manglene oppstår etter levering, til tross for at loven ikke eksplisitt gir et slikt grunnlag.<sup>406</sup> Det presiseres ikke i hvilke situasjoner en slik beføyelse i strid med den deklarasjoniske loven kan komme til anvendelse. Honka synes å påpeke at et behov for prisavslag kan oppstå også etter levering, selv om sjøloven ikke åpner for en slik beføyelse. At en slik prisavslagsrett kan avtales i strid med lovens regler er uomtvistet, lovens regler er deklarasjoniske.

Finnes det holdepunkter i avtalen for å sette tilside den deklarasjoniske løsningen etter sjøloven ved en utfylling? Spørsmålet er om en annen løsning enn lovens er avtalt, jf. sjølovens § 322 første ledd.

Det forhold at det opereres med en eksplisitt vedlikeholdsplikt etter kontrakten tilsier at det må foreligge dekkende mangelsbeføyelser der plikten ikke overholdes. En vedlikeholdsplikt følger imidlertid også av sjøloven. Etter § 378 første ledd annet punktum gjelder § 372 tilsvarende; tidsbortfrakteren skal ”sørge for (...) skipets tilstand”. Lovgiver har imidlertid tatt høyde for brudd på vedlikeholdsplikten. Det sies i lovens § 384 at hevings- og erstatningsretten foreligger der skipet ikke holdes i ”sjødyktig og for øvrig kontraktsmessig stand”.

Er den manglende prisavslagsretten etter sjøloven er utilsiktet? Lovforarbeidene kommenterer ikke forskjellen mellom reglene ved levering, og reglene under certepartiet. Det fremgår imidlertid klart av lovens § 376 at prisavslagsretten bare gjelder mangler som foreligger ”ved leveringen”. Bestemmelsen kan dermed ikke tolkes utvidende til også å gjelde for brudd på vedlikeholds- og reparasjonspikten.

---

<sup>405</sup> Muligens kan en kompensasjon oppnås ved delvis off hire etter sjøl. § 392, jf. pkt. 4.2.1.1.4(3).

<sup>406</sup> Honka s. 204.

Mangelsreguleringen som kontrakten legger opp til forrykkes ved en tolking etter norsk rett. Når kontrakten tolkes etter engelsk rett vil befrakter ha krav på erstatning uavhengig av skyld på bortfrakters side.<sup>407</sup> Dette kan tale for at en prisavslagsrett innfortolkes i de tilfellene der andre beføyelser er utelukket. Det oppstår en ubalanse i kontrakten dersom befrakter må betale full frakt til tross for at det foreligger verdireducerende mangler. En må imidlertid være forsiktig med å blande reguleringen etter norsk og engelsk rett.<sup>408</sup> Skal kontrakten først tolkes og utfylles i samsvar med norsk deklarasjonsrett, må en legge til grunn sjølovens regulering.

Når verken kontrakten eller den deklarasjonse lovgivningen har bestemmelser om et prisavslag ved mangler som oppstår etter levering, kan det ikke gjøres gjeldende et prisavslag.

(7) Boxtime gir ikke grunnlag for et prisavslag ved misligholdt vedlikeholds- og reparasjonsplikt.

---

<sup>407</sup> Honka s. 260; Scrutton s. 88; Beatson s. 134 flg.; Furmston s. 162 flg.; Treitel s. 731.

<sup>408</sup> Selvig s. 22-25; Selvig, Kommentar, s. XXI-XXII.

## 4.2.2 Bareboat-certeparti

### 4.2.2.1 Ved levering

#### 4.2.2.1.1 Innledning

På lik linje med pkt. 4.2.1.1 er problemstillingen i det følgende om mangler ved skipet ved levering gir grunnlag for å kreve et prisavslag. Her er spørsmålet knyttet til bareboat-certepartiet Barecon.

Barecon har særlige regler for de tilfellene der leieforholdet gjelder et fabrikknytt skip.<sup>409</sup> I det følgende legges det til grunn at certepartiet gjelder brukt tonnasje.

#### 4.2.2.1.2 Kontraktens krav til skipet

(1) For at et prisavslag skal kunne kreves, må det foreligge en verdireducerende mangel.<sup>410</sup> Det første spørsmålet er da hva som skal til for at det foreligger en mangel etter Barecon.

(2) Hvilke krav som stilles til bortfrakters ytelse må baseres på en tolking av avtalen.<sup>411</sup> Når det gjelder kravet til skipets standard ved levering, for så vidt gjelder *sjødyktighet og skipets generelle tilstand*,<sup>412</sup> sies det i klausul 3(a):

”The Owners shall before and at the time of delivery exercise due diligence to make the Vessel seaworthy and in every respect ready in hull, machinery and equipment for service under this Charter.”

Når det sies at det gjelder en forpliktelse til å utøve ”due diligence”, påtar bortfrakter seg å yte et aktsomt oppfyllelsesforsøk. Denne plikten må betegnes som en omsorgsforpliktelse.<sup>413</sup> At skipet faktisk ikke er sjødyktig eller i alle henseender klart for fraktfart, medfører ikke i seg selv at det foreligger en mangel. En mangel foreligger

---

<sup>409</sup> Se kontraktens del III. I disse tilfellene gjelder ikke klausulene 4, 5 og 14.

<sup>410</sup> Se pkt. 2.3(2).

<sup>411</sup> Hagstrøm s. 123.

<sup>412</sup> Om sjødyktighetsbegrepet i bareboat-certepartier, se Falkanger s. 164-183, særlig s. 172-181.

<sup>413</sup> Om skillet mellom resultat- og omsorgsforpliktelser, se pkt. 4.2.1.1.2(1).



der bortfrakteren ikke har utøvd den nødvendige aktsomhet i forsøket på å stille et kontraktsmessig skip – det avgjørende er at bortfrakter utøver ”due diligence”.

(3) I Barecon del I boks 9 er skipets dødvekt spesifisert.<sup>414</sup> Dødvekten faller ikke inn under den forpliktelsen som gjelder etter klausul 3(a). *Lastekapasiteten* er ikke et spørsmål om sjødyktighet, og heller ikke kravet til ”in every respect ready in hull, machinery and equipment” regulerer dødvektskravet. En mangel i forbindelse med lastekapasiteten vil foreligge der skipets dødvekt ikke samsvarer med det som er opplyst i kontrakten.<sup>415</sup> Det absolutte kravet som stilles til dødvekten etter kontrakten innebærer en resultatforpliktelse.

#### 4.2.2.1.3 Norsk bakgrunnsrett

(1) Kontraktens ordlyd har ikke noen eksplisitt regulering av mangelssanksjonene, verken i de tilfellene der det foreligger avvik i forhold til dødvektsbeskrivelsen, eller der det er kravene etter klausul 3(a) som ikke er oppfylt. Kontrakten legger dermed opp til en utfylling med bakgrunnsretten. I likhet med Boxtime er utgangspunktet etter Barecon at engelsk rett skal regulere kontraktsforholdet.<sup>416</sup> Som det fremgår av drøftelsen i pkt. 4.2.1.1.3, får ikke det forhold at kontrakten primært er utarbeidet for engelsk bakgrunnsrett avgjørende betydning for tolkingen. Når kontrakten skal reguleres etter norsk rett, jf. klausul 30(c), blir spørsmålet hva som følger av norsk bakgrunnsrett.<sup>417</sup> At et prisavslag ikke følger av kontraktens ordlyd, utelukker dermed ikke at en slik rett innfortolkes i kontrakten.

(2) Som det fremgår av pkt. 2.4, kan det legges til grunn et alminnelig ulovfestet prinsipp om at realkreditor kan kreve en reduksjon av det vederlaget han skal yte der det foreligger en verdireducerende mangel ved realdebitors motytelse. Gjensidighetsbetraktninger tilsier at realkreditor kan redusere sin egen ytelse der realdebitor ikke leverer i henhold til kontrakten. På denne måten opprettholdes den avtalte balansen i kontraktsforholdet. For ulovfestede kontraktsforhold må en

---

<sup>414</sup> Dødvekten er et mål på vekten av det som fra tom tilstand bringer skipet til dets lastemerke – skipets lasteevne. Se Michelet s. 26.

<sup>415</sup> Sml. kjl. § 18 første ledd og husll. § 2-3.

<sup>416</sup> Se pkt. 4.1.3.

<sup>417</sup> Falkanger, Fortolkning, s. 559; Selvig s. 2.

prisavslagsrett legges til grunn med mindre det foreligger særlige holdepunkter som taler mot en slik rett, enten i den enkelte kontrakt eller på grunn av kontraktsforholdets art.

For bareboat-certepartier har vi ikke noen deklarasjonslovregulering å falle tilbake på ved tolkingen og utfyllingen av kontrakten. Spørsmålet om mangelssanksjonene må derfor for en stor del baseres på analogier til lignende lovregulerte kontraktsforhold.<sup>418</sup> Bareboat-certepartiene er tingsleieforhold,<sup>419</sup> men likheten med tidscertepartier er også fremtredende på enkelte punkter.

Etter sjølovens deklarasjonsregler for tidscertepartier kan en prisavslagsrett legges til grunn når det foreligger mangler ved skipet som ikke blir utbedret av bortfrakter, jf. § 376.

Lovgiver har også for leieforhold gitt regler om prisavslag. Etter både husleielovens § 2-11 og tomtefestelovens § 25 kan leieren kreve en forholdsmessig reduksjon av leien for den tiden leieobjektet er mangelfullt.

Også utenfor lovfestede leieforhold legges det til grunn at det ulovfestede prisavslagsprinsippet kommer til anvendelse. Sundberg har i svensk rett tatt til orde for at det må gjelde en generell prisavslagsregel for tingsleieforhold. Han behandler ikke skipsleie særskilt, men konkluderer med at det ikke finnes noen viktige innvendinger mot å anvende den kjøpsrettslige prisavslagsregelen i tingsleieforhold.<sup>420</sup>

Når det gjelder bareboat-certepartier, stiller Falkanger seg positiv til å gi befrakter en prisavslagsrett.<sup>421</sup> Han bygger sitt standpunkt på en ”analogi fra de kjøpsrettslige regler om prisavslag”. Da dette standpunktet ble fremmet var det 1907-kjøpsloven og husleieloven av 1939 som dannet grunnlaget for analogislutninger fra lovgivningen.<sup>422</sup>

---

<sup>418</sup> Selvig/Hagstrøm 1 s. 116-117.

<sup>419</sup> Falkanger s. 8-9 og 16-19.

<sup>420</sup> Sundberg s. 77-84.

<sup>421</sup> Falkanger s. 456.

<sup>422</sup> Se pkt. 2.1(1).

Etter 1988 har prisavslagsbeføyelsen fått en omfattende utbredelse innen kontraktslovgivningen.<sup>423</sup> Denne utbredelsen av prisavslagsregler i kontraktslovgivningen, og særlig innføringen av prisavslaget i sjølovens § 376, styrker argumentet om en analogisk anvendelse av prinsippet i bareboat-certepartier.

Både lovanalogiene og det alminnelige kontraktsrettslige prinsippet taler for å anse prisavslagsretten som en deklarasjonsregel for bareboat-kontrakter. En slik regel vil ha gode grunner for seg. Der den ene parten misligholder sine forpliktelser etter avtalen, vil et gjensidighetsprinsipp tilsi at motparten ikke plikter å erlegge full ytelse.

Det må legges til grunn at en prisavslagsrett følger av bakgrunnsretten for bareboat-certepartier i norsk rett.

#### 4.2.2.1.4 Forholdet til kontraktens øvrige mangelsbeføyelser

(1) Som det fremgår av det foregående punktet gjelder det en prisavslagsrett for bareboat-certepartier etter bakgrunnsretten. Spørsmålet om en prisavslagsrett kan innfortolkes i Barecon avhenger av den øvrige mangelsreguleringen. I det følgende skal vi derfor se på hvilke andre mangelsbeføyelser som kan gjøres gjeldende, og prisavslagsregelens forhold til disse.

(2) Rettingsplikt er en primær sanksjon etter kontraktslovgivningen der det foreligger mangler ved realytelsen.<sup>424</sup> Et prisavslag kan gjøres gjeldende der bortfrakter ikke oppfyller utbedringsplikten, eller hvis retting ikke kan kreves grunnet uforholdsmessighet.<sup>425</sup>

Det første spørsmålet er da om befrakter kan pålegge bortfrakter å utbedre mangelen etter Barecon.

---

<sup>423</sup> Se pkt. 2.2(2).

<sup>424</sup> På lik linje med Bostime vil ikke en omleveringsplikt foreligge etter Barecon. Kontrakten gjelder et bestemt skip, jf. del 1 boks 5.

<sup>425</sup> Kjl. § 37 første ledd, hvtl. § 25 første ledd, avhl. § 4-10 fjerde ledd, pakrl. § 6-2 tredje ledd, tfl. § 25 jf. § 24 første ledd, buofl. § 33 første ledd, husll. § 2-11 jf. § 2-10 og fkjl. § 31 første ledd.

Etter sjølovens tidscertepartiregler gjelder det ikke en uttrykkelig utbedringsplikt. Sjølovens § 376 sier bare at bortfrakter har en defensiv utbedringsrett. Dette taler for å legge en tilsvarende regulering til grunn etter Barecon. Etter både husleieloven og tomtefesteloven har utleier imidlertid en utbedringsplikt.<sup>426</sup> At det gjelder en plikt til å foreta utbedring antas også å gjelde som et alminnelig prinsipp ved tingsleie.<sup>427</sup> Dette tilsier at det også etter Barecon må legges til grunn en plikt til å foreta retting av mangler som foreligger ved levering.

Det kan stilles spørsmål om det er forhold ved kontraktsforholdets art som tilsier at prinsippet om utbedringsplikt i tingsleieforhold må fravikes. Det kan argumenteres med at en bortfrakter ikke vil ha et reparasjonsapparat som kan anvendes ved leveringsstedet, og at dette tilsier at det ikke foreligger noen utbedringsplikt. Dette stiller seg imidlertid ikke annerledes enn for andre tingsleieforhold. Også ved andre kontraktsformer som f. eks. kjøp, vil realdebitor ofte stå uten et utbedringsapparat. Utbedringsplikten medfører ikke at realdebitor må utføre rettingen selv, han har ansvar for å sørge for utbedringen.<sup>428</sup> At bortfrakter ikke har et utbedringsapparat ved leveringshavnen kan ikke medføre at en utbedringsplikt må avskjæres. At det må legges til grunn en utbedringsplikt i bareboat-certepartier er også antatt av Falkanger.<sup>429</sup>

Konklusjonen er at det gjelder en utbedringsplikt for bortfrakter der det oppdages mangler ved skipet ved leveringen.

I tråd med alminnelig kontraktsrett vil utbedringsplikten være begrenset til rimelige tiltak som kan utføres innen rimelig tid.<sup>430</sup> Etter kontraktslovgivningen vil det foreligge en prisavslagsrett der uforholdsmessighetsbegrensningen slår inn eller der utbedringen ikke blir utført innen rimelig tid. Dette taler for å legge til grunn en tilsvarende regulering etter Barecon.

---

<sup>426</sup> Husll. § 2-10 og tfl. § 24.

<sup>427</sup> Falkanger s. 433; Hagstrøm, Avhjelp, s. 79; Sundberg s. 84-88.

<sup>428</sup> Hagstrøm s. 376.

<sup>429</sup> Falkanger s. 434.

<sup>430</sup> Kjl. § 34 jf. § 37, hvtjl. § 24, avhl. § 4-10, pakrl. § 6-2, tfl. § 24, buofl. § 32, husll. § 2-10 og fkjl. §§ 29 og 30.

Også der det fortsatt foreligger mangler etter at bortfrakter har avsluttet sitt utbedringsforsøk eller utbedring overhodet ikke utføres, vil det være grunnlag for en prisavslagsbeføyelse.

(3) Som det fremgår av behandlingen ovenfor i pkt. 4.2.1.1.4(4) og (5) kan tidsbefrakteren kreve et prisavslag hvis hevingsvilkårene ikke er oppfylt, eller hvis befrakter ikke ønsker å benytte hevingsretten.

Hvis skipet ikke er brakt til leveringshavnen innen kanselleringsdatoen, jf. del I boks 13 og 15, vil det foreligge en forsinkelse som gir befrakter hevingsrett etter klausul 5:

”Should the Vessel not be delivered latest by the cancelling date indicated in Box 15, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter ...”

Klausul 5 hjemler kanselleringsrett ved forsinkelse. Spørsmålet er her om en hevingsrett kan foreligge selv om skipet faktisk bringes frem til leveringshavnen innen kanselleringsdagen, men lider av alvorlige mangler. Det kunne argumenteres med at skipet ikke kan anses ”delivered” i kontraktens forstand, slik at klausul 5 kunne gis en utvidende tolking. Denne bestemmelsen gjelder imidlertid tilfellene der skipet ikke er brakt frem til leveringshavnen, og det kan ikke legges til grunn at den regulerer mangler.

Når klausul 5 bare regulerer forsinkelsestilfellene, kan den ikke anses å gi en uttømmende regulering av hevingsretten etter kontrakten. At det ikke er inntatt noen uttrykkelig hevingshjemmel for mangelstilfellene, skyldes at kontrakten er utarbeidet med tanke på engelsk bakgrunnsrett. Etter engelsk rett avhenger hevingsretten av forpliktelsens art.<sup>431</sup> Ved tolkingen etter norsk rett vil bakgrunnsretten bli avgjørende når kontrakten ikke gir holdepunkter for hvilke mangelssanksjoner som kan gjøres gjeldende.<sup>432</sup>

---

<sup>431</sup> Om de ulike forpliktelsene og hevingsgrunnlaget, se pkt. 4.2.1.1.4(5).

<sup>432</sup> Woxholth s. 439; Selvig/Hagstrøm 1 s. 113-119; Falkanger, Fortolking, s. 559; Huser s. 127 flg. og 539-542; Haaskjold s. 158-162.

I norsk kontraktsrett er det et alminnelig prinsipp at en avtale kan heves der det foreligger et vesentlig kontraktsbrudd.<sup>433</sup> Spørsmålet er da om et slikt prinsipp også gjelder for bareboat-certepartier.

En analogi til sjølovens tidscertepartiregler taler for en slik regel, jf. § 376. Det samme gjør analogien til andre leieforhold som er regulert i lovgivningen, jf. tomtefestelovens § 26 og husleielovens § 2-12. At en hevingsrett ved vesentlige mangler gjelder for leieforhold i sin alminnelighet, er også anført av Sundberg for så vidt gjelder svensk rett.<sup>434</sup>

Der partene ikke har avtalt et annet vilkår for heving, må det legges til grunn at et bareboat-certeparti kan heves der det foreligger en vesentlig mangel. Dette anføres også av Falkanger.<sup>435</sup>

Det faller utenfor denne fremstillingens rammer å redegjøre for vesentlighetsvurderingen. Det presiseres imidlertid at det vil være en del av vurderingen å ta stilling til ”om et prisavslag, som alternativ til heving, vil kunne gjenopprette de økonomiske konsekvensene av kontraktsbruddet og også gi en adekvat reaksjon mot det kontraktsbruddet som foreligger”.<sup>436</sup> En alternativ prisavslagsrett kan dermed medføre at det ikke foreligger et vesentlig kontraktsbrudd. Befrakteren må da nøye seg med et avslag i frakten som kompensasjon for certepartiets reduserte verdi.

Selv om det foreligger en vesentlig mangel, vil befrakter kunne velge å ta levering der dette vil være i hans interesse.<sup>437</sup> Den verdireduserende mangelen må da kompenseres gjennom et prisavslag.

---

<sup>433</sup> Hagstrøm s. 410-411; Selvig/Hagstrøm 1 s. 118.

<sup>434</sup> Sundberg s. 192-193 jf. 83.

<sup>435</sup> Falkanger s. 454.

<sup>436</sup> Rt. 1998 s. 1510, på side 1518.

<sup>437</sup> Rt. 1958 s. 726. Om denne valgretten, se pkt. 4.2.1.1.4(5).

På samme måte som det er redegjort for ved tidscertepartier i pkt. 4.2.1.1.4(5), vil et prisavslag kunne kombineres med en heving der certepartiet heves etter at certepartiet har tatt til.

(4) For latente mangler som forelå ved levering, og som manifesterer seg innen de tolv første månedene etter levering, gjelder det en spesiell ansvarsregel. I klausul 3(c) sies det at disse manglene kan befrakter sørge for å få utbedret, for deretter å kreve rettingskostnadene dekket:

”... the Owners shall be liable for the cost of but not the time for repairs or renewals occasioned by latent defects in the Vessel, her machinery or appurtenances, existing at the time of delivery under this Charter, provided such defects have manifested themselves within twelve (12) months after delivery unless otherwise provided in Box 32.”

Så lenge en slik mangel foreligger kan befrakter kreve erstattet kostnadene til utbedringen. Det gjelder et objektivt ansvar. Som påpekt i pkt. 4.2.2.1.2(2) må det imidlertid ved sjødyktighetsmangler og mangler knyttet til skipets generelle egenskaper kreves uaktsomhet fra bortfrakters side for at det skal foreligge en mangel.

Det kan ikke kreves prisavslag i de tilfellene som omfattes av bestemmelsen i klausul 3(c). Kontrakten har en særlig regulering av disse tilfellene, og det er da ikke rom for å kreve prisavslag.

(5) Tilsynelatende er ansvaret for utbedringskostnadene etter klausul 3(c) absolutt. Det kan imidlertid stilles spørsmål ved om det må gjelde en begrensning i bortfrakterens ansvar der kostnadene ved rettingen blir uforholdsmessige i forhold til befrakterens nytte av utbedringen. Som det fremgår av behandlingen i avsnitt (2) ovenfor, vil en prisavslagsrett legges til grunn der en uforholdsmessighetsbegrensning gjør seg gjeldende. Spørsmålet er her om en slik begrensning må gjelde for den retten befrakter har til å få utført utbedringer for bortfrakters regning.

Kontrakten sier ikke at plikten til å dekke utbedringsomkostninger er underlagt noen begrensning. I norsk kontraktsrett stiller man seg positiv til å innfortolke begrensninger i utbedringsplikten selv om kontraktens ordlyd ikke gir grunnlag for en slik

begrensning.<sup>438</sup> Misforholdsbegrensningen regnes for å være et prinsipp av allmenn karakter.<sup>439</sup>

Etter kontraktslovgivningen er et krav på dekning av utbedringsutgifter aktuelt der realdebitor ikke oppfyller utbedringsplikten.<sup>440</sup> En utbedringsplikt vil i sin tur bare foreligge så lenge den ikke medfører uforholdsmessige kostnader.<sup>441</sup> Dermed vil også erstatningen av utbedringskostnader være underlagt en uforholdsmessighetsbegrensning.<sup>442</sup> Når en slik regulering følger av både husleieloven og tomtfesteloven, taler dette for en analogisk anvendelse av prinsippet i bareboat-certepartier.

Selv om det i klausul 3(c) ikke er tale om en utbedringslikt, men et erstatningsansvar, vil behovet for å gjøre gjeldende en misforholdsbegrensning være det samme. Bakgrunnen for at bortfrakter ikke selv er pålagt å utbedre mangelen, er at det vil være lite praktisk at bortfrakteren skal stå for utbedringen. Når skipet er under et certeparti kan det være langt unna bortfrakter. Å føre skipet tilbake til bortfrakter, slik at han kan utføre utbedringen, vil medføre både store tidstap og kostnader. Det vil også være lite praktisk for bortfrakter å organisere en utbedring. Det vil være mer hensiktsmessig at befrakter, som har den nautiske ledelsen av skipet, gjør dette. Når erstatningsregelen fremstår som et surrogat for utbedringsplikten, taler dette for at en uforholdsmessighetsbegrensning i samsvar med kontraktslovgivningen bør komme bortfrakteren til gode.

Hensynet til ikke å påføre realdebitor uforholdsmessige kostnader i forhold til den nytten utbedringen får for realkreditor, stiller seg ikke annerledes i bareboat-certepartier enn i andre kontraktstyper. Regelen kan for det første begrunnes i

---

<sup>438</sup> Ved verkskontrakter: Simonsen s. 347; Sandvik s. 400; Sandvik, Kommentar, s. 235; Brunsvik s. 249; Tapper s. 215-217.

<sup>439</sup> Hagstrøm s. 370.

<sup>440</sup> Kj.l. § 34 tredje ledd, avhl. § 4-10 fjerde ledd, tfl. § 24 annet ledd og husll. § 2-10 fjerde ledd. Etter hvtl. § 25, pakrl. § 6-2 og buofl. § 33 skjer kompensasjonen gjennom et prisavslag og ikke en erstatningsregel.

<sup>441</sup> Kj.l. § 34 første ledd, hvtl. § 24 første ledd, avhl. § 4-10 annet ledd, pakrl. § 6-2 første ledd, tfl. § 24 første ledd, buofl. § 32 første ledd, husll. § 2-10 første ledd og fkjl. § 29 første ledd.

<sup>442</sup> I NS 3430 pkt. 32.5 første ledd sies dette uttrykkelig, jf. pkt. 3.3.1.1.



rimelighetsbetraktninger mellom partene, og for det andre med samfunnsøkonomiske hensyn; det er ikke ønskelig at betydelige verdier går med til liten nytte.

Kontrakten inneholder ikke særlige begrensninger som kan hindre at bortfrakters ansvar får en uforholdsmessig karakter. Kontrakten sier heller ikke at den utgjør en uttømmende regulering av ansvaret i kontraktsforholdet. Når det er en utbredt regel i kontraktsretten som begrenser utbedringsansvaret til ikke å gjelde uforholdsmessighetstilfeller, må en tilsvarende begrensning legges til grunn etter Barecon.

En uforholdsmessighetsbegrensning vil ikke være kurant å påberope. Begrensningen er et unntak for de særlige tilfellene der det foreligger en kvalifisert overvekt i forholdet mellom bortfrakters kostnader og befrakters nytte.

Der en uforholdsmessighetsbegrensning gjør seg gjeldende, vil befrakter kunne kreve et prisavslag som kompenserer den verdireduksjonen mangelen medfører.<sup>443</sup>

(6) Spørsmålet om det kan kreves et prisavslag er uavhengig av om det foreligger hjemmel for å kreve *erstatning*. Etter kontraktslovgivningen er erstatningsansvar og prisavslag alternative beføyelser. At det foreligger ansvarsgrunnlag for å kreve erstatning er ikke til hinder for at en prisavslagsrett foreligger.<sup>444</sup> Dette er systemet etter både tidscertepartireglene i sjøloven og husleielovens mangelsregulering.<sup>445</sup>

Det er likevel av interesse å se om det kan foreligge situasjoner hvor prisavslaget vil være den eneste hjemmelen for å kompensere verdireduksjonen mangelen ved skipet medfører. Spørsmålet vil være aktuelt der certepartiet ikke er hevet, og det ikke er utført en utbedring som fjerner den verdireduserende mangelen.

---

<sup>443</sup> Uforholdsmessighetsbegrensningen kan også slå delvis inn, slik at utbedring kan foretas og kreves dekket for en del av mangelen, mens den resterende mangelen kompenseres ved et prisavslag.

<sup>444</sup> Dette uttales i forarbeidene til husleieloven, se NOU 1993: 4 s. 28.

<sup>445</sup> Sjøl. §§ 377 jf. 376 og husll. § 2-13 jf. 2-11.

Det gjelder et alminnelig prinsipp om at realkreditor kan kreve erstatning der det foreligger en mangelfull ytelse som gir ham et økonomisk tap, hvis kravet til ansvarsgrunnlag er oppfylt.

Ansvarsgrunnlaget for å kreve erstatning der det foreligger mangler knyttet til *sjødyktighet eller skipets generelle egenskaper* vil etter Barecon være et uaktsomhetsansvar med omvendt bevisbyrde. Det stilles også krav til at det må foreligge uaktsomhet fra bortfrakters side for at det skal foreligge en mangel, jf. 4.2.2.1.2(2). Ansvarsgrunnlaget og mangelsvurderingen blir dermed som hovedregel sammenfallende. Foreligger det en mangel ved skipet vil det også foreligge ansvarsgrunnlag for å kreve verdireduksjonen erstattet.<sup>446</sup> Det er imidlertid ikke fullt sammenfall mellom aktsomhetsnormen for kontraktsmessig ytelse og normen for ansvarsbetingende forhold.<sup>447</sup> Det kan dermed oppstå situasjoner hvor det foreligger en mangel, mens erstatningsbetingende uaktsomhet ikke er utvist. I disse situasjonene vil befrakter kunne kreve et prisavslag.

I dag argumenteres det for at kontrollansvaret er et alminnelig erstatningsgrunnlag, med mindre det er faste holdepunkter for noe annet.<sup>448</sup> At det i nyere kontraktslovgivning, herunder husleieloven gjelder et kontrollansvar,<sup>449</sup> kan ikke medføre at et slikt ansvarsgrunnlag må gjelde for bareboat-certepartier. Falkanger legger til grunn at det gjelder et culpaansvar i samsvar med tidscertepartireglene.<sup>450</sup> Drøftelsen er fra tiden før kontrollansvaret ble innført i kontraktslovgivningen, men det samme standpunkt må opprettholdes i dag. Et kontrollansvar er ikke vanlig i befraktningskontrakter, og etter sjølovens tidscertepartiregler gjelder det et uaktsomhetsansvar med omvendt bevisbyrde, jf. lovens § 377 første punktum. Et uaktsomhetsansvar følger også av tomtfesteloven, jf. lovens § 27.

Når det gjelder mangler knyttet til den opplyste *lastekapasiteten*, vil det foreligge et objektivt erstatningsansvar etter Barecon. Som påpekt ovenfor medfører angivelsen av lastekapasiteten en resultatforpliktelse – en mangel foreligger når den angitte

---

<sup>446</sup> Bevisregelen kan medføre at befrakter ikke klarer å bevise at det foreligger et brudd på aktsomhetsplikten etter klausul 3(a) som gir grunnlag for å kreve prisavslag, men at bortfrakter samtidig ikke klarer å føre bevis for at tilstrekkelig aktsomhet er utvist, slik at det foreligger et erstatningsgrunnlag.

<sup>447</sup> Bruserud s. 32-35.

<sup>448</sup> Hagstrøm s. 503-504.

<sup>449</sup> Kjl. § 40, hvtjl. § 28, avhl. § 4-14, pakrl. § 6-4, buofl. § 35 og husll. § 2-13.

<sup>450</sup> Falkanger s. 456-457.

lastekapasiteten er uriktig. Dermed vil det foreligge et ansvarsgrunnlag hvis det foreligger en mangel.

Det foreligger ikke et garantitilsagn med hensyn til skipets lastekapasitet etter Barecon, slik som for Bovertime og Hydrocharter, jf. pkt. 4.2.1.1.4(6) og pkt. 4.2.3.1.2(3). Det objektive erstatningsansvaret følger av en tilsikring av lastekapasiteten.<sup>451</sup> Et tilsikringsansvar følger av sjølovens § 377 for tidscertepartier,<sup>452</sup> og også i husleieloven gjelder et slikt ansvar.<sup>453</sup>

Hagstrøm fremhever at en tilsikring forutsetter at de uriktige opplysningene må gjelde vesentlige egenskaper og at de ikke må fremstå som usikre.<sup>454</sup> Disse to kravene må anses oppfylt med hensyn til lastekapasiteten. Skipets lastekapasitet må kunne sies å gjelde en vesentlig egenskap.<sup>455</sup> Lastekapasiteten vil på samme måte som ved tids- og reisecertepartier være av avgjørende betydning for den økonomiske utnyttelsen bareboat-befrakteren vil kunne oppnå under certepartiet.<sup>456</sup>

Det forhold at det i kontraktens boks 9 sies at det gjelder en cirka-angivelse, kan ikke medføre at kravet til tilsikring ikke er oppfylt. Denne angivelsen gir bare bortfrakter et visst spillerom ved mangelsvurderingen. Er en utenfor dette spillerommet fremstår tilsikringen likefullt som sikker.<sup>457</sup>

Når det foreligger et dispositivt grunnlag ved at en bestemt dødvekt er opplyst i kontraktens del I,<sup>458</sup> gjelder det en sikker opplysning om en sentral egenskap ved skipet. Bortfrakter har da et objektivt tilsikringsansvar.

---

<sup>451</sup> Hagstrøm s. 515-517.

<sup>452</sup> Michelet s. 20-21; Bruserud s. 15 og 88 flg.

<sup>453</sup> Se husll. § 2-13 femte ledd litra b.

<sup>454</sup> Hagstrøm s. 515.

<sup>455</sup> Ved tidscertepartier vil lastekapasiteten være en egenskap av sentral betydning, se Solvang s. 2424. Dette legges også til grunn i Falkanger/Bull s. 323, når det gjelder lastekapasitetens betydning i reisecertepartier.

<sup>456</sup> Hagstrøm, s. 515, sier at dødvekten ved salg av brukt tonnasje vil være usikker, slik at et tilsikringsansvar ikke kan legges til grunn. Han synes å basere dette standpunktet på Rt. 1924 s. 91. Det fremgikk imidlertid eksplisitt av prospektet at selger ikke garanterte for de opplysningene som var gitt om skipet, se dommens side 92. Opplysningene i prospektet gav dermed ikke grunnlag for et objektivt erstatningsansvar, men kjøperen ble tilkjent et prisavslag.

<sup>457</sup> Tilsvarende Bruserud s. 97-99.

<sup>458</sup> Om debatten om tilsikring krever et dispositivt grunnlag eller om erstatningsansvaret kan pålegges på et mer fritt grunnlag, se Bruserud s. 89-96. Bruserud konkluderer med at det etter sjølovens § 377 annet punktum må kreves dispositive holdepunkter for et objektivt ansvar i avtaleforholdet mellom partene.

#### 4.2.2.1.5 Oppsummering

Som det fremgår av behandlingen av mangelssanksjonene i det foregående, vil det foreligge grunnlag for et prisavslag i enkelte tilfeller. Dette gjelder for det første der uforholdsmessighetsbegrensningen slår inn enten ved utbedringsplikten for mangler eller ved erstatningsplikten etter klausul 3(c). Også der utbedringen unnlates utført, utbedringen ikke utføres innen rimelig tid, eller det gjenstår mangler etter at utbedringen er utført, vil det foreligge grunnlag for å kreve prisavslag. Hvis befrakter tar levering av skipet til tross for at det foreligger en hevingsrett, kan den verdireduserende mangelen kompenseres med et prisavslag. Endelig kan det kreves et prisavslag for den tiden frakt er betalt, der heving skjer etter at certepartiet har tatt til.

#### 4.2.2.2 Etter levering

(1) I bareboat-certepartier får leveringen en avgjørende betydning for risikofordelingen mellom partene. Bareboat-certepartiet gjelder leie av det nakne skip, uten at bortleier utøver noen funksjoner etter levering. Det er leieren selv som skal sørge for både den nautiske og kommersielle driften av skipet. Spørsmålet er her om befrakteren også overtar risikoen for skipets fysiske standard etter levering. Dette vil ha betydning for vurderingen av om det foreligger en mangel etter kontrakten. Foreligger det ikke en verdireduserende mangel, vil det ikke være grunnlag for å kreve et prisavslag.

(2) I Barecon følger det av kontraktsreguleringen at det er befrakter som har ansvaret for skipets fysiske beskaffenhet etter levering.<sup>459</sup> Dette fremgår f. eks. av klausul 10(a)(i):

”Maintenance and Repairs – During the Charter Period the Vessel shall be in full possession and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect. The Charterers shall maintain the Vessel, her machinery, boilers, appurtenances and spare parts in a good state of repair, in efficient operating condition and in accordance with good commercial maintenance practice and, except as provided for in Clause 14(l), if applicable, at their own expense they shall at all times keep the Vessel’s Class fully up to date with the Classification Society indicated in Box 10 and maintain all other necessary certificates in force at all times.”

Oppstår det feil ved skipet etter at det er levert, vil dette være befrakters risiko. Dette fremgår også av klausul 3(c), som sier at leveringen av skipet fra bortfrakters side og

---

<sup>459</sup> Grotmol s. 5920 flg.

overtakelsen fra befrakters side konstituerer ”full performance”. Etter dette tidspunkt har ikke bortfrakteren ansvar for skipets egenskaper eller den beskrivelsen av skipet som følger av kontrakten:

”The delivery of the Vessel by the Owners and the taking over of the Vessel by the Charterers shall constitute a full performance by the Owners of all the Owners’ obligations under this Clause 3, and thereafter the Charterers shall not be entitled to make or assert any claim against the Owners on account of any conditions, representations or warranties expressed or implied with respect to the Vessel ...”

Som det fremgår ovenfor i pkt. 4.2.2.1.4(4) vil bortfrakter være ansvarlig for utgiftene til utbedring av mangler som var latente ved levering, men som først manifesterer seg innen de tolv første månedene etter at skipet er levert. I disse tilfelle foreligger mangelen ved levering, så erstatningsregelen i klausul 3(c) er ikke noe unntak fra hovedregelen om at befrakteren har risikoen for feil som oppstår etter levering.

Det forhold at det ikke gjelder noen off hire-regulering viser også at det er befrakter som har risikoen for skipets egenskaper etter levering.

At det ikke gjelder en off hire-regulering fremgår blant annet av klausul 3(c), som sier at bortfrakter ikke er ansvarlig for tid som går tapt ved reparasjoner. Også klausul 11(b) gir uttrykk for at det ikke gjelder regler om off hire, frakten skal betales uavbrutt.<sup>460</sup> I bareboat-certepartier er det i motsetning til tidscertepartiene ikke vanlig med en off hire-regulering.<sup>461</sup>

Endelig følger befrakters ansvar for skipets tilstand etter levering av klausul 15 – ”Redelivery”. I tredje avsnitt sies det at skipet skal tilbakeleveres i samme stand som ved levering:

”Subject to the provisions of Clause 10, the Vessel shall be redelivered to the Owners in the same or as good structure, state, condition and class as that in which she was delivered, fair wear and tear not affecting class excepted.”

Det er dermed en forutsetning at det er befrakter som har risikoen for feil og slitasje som oppstår under certepartiet.<sup>462</sup>

---

<sup>460</sup> Gombrii s. 5915

<sup>461</sup> Falkanger s. 447-448; Michelet s. 333.

<sup>462</sup> At dette også gjelder for slitasje som følge av vanlig bruk, er lagt til grunn i en nyere voldgiftsdom som omhandlet Barecon 89, se Grotmol s. 5925.

(3) Utenfor tilfellene der det foreligger fysiske mangler, har bortfrakter et visst ansvar for mangler etter levering. Disse tilfellene faller utenfor oppgavens tema, men et par korte bemerkninger er likevel på sin plass.

For det første skal bortfrakter holde befrakter skadesløs der forhold på bortfrakters side medfører at skipet blir holdt i arrest, jf. klausul 17(b). Bestemmelsen gir ikke grunnlag for et prisavslag, det gjelder et erstatningskrav som skal sikre skadesløshet. For tiden skipet er under arrest skal det ikke betales leie, det gjelder dermed en særlig off hire-bestemmelse etter Barecon.

For det andre gjelder det en spesiell regulering der nye krav til skipet stilles som følge av endringer av klassens krav eller ny lovgivningen, jf. klausul 10(a)(ii). Hvis de nye kravene medfører at endringer av skipet eller dets utstyr må foretas, og disse overskrider en viss prosent av skipets forsikringsverdi, skal leien reforhandles og utgiftene til endringene skal fordeles mellom partene. Ved reforhandlingen av leien og fordelingen av kostnadene skal det oppnås en fornuftig fordeling mellom partene. Klausulen sier ikke hvilke momenter som skal vektlegges ved fordelingen, bortsett fra at det skal tas hensyn til den gjenværende tiden av certepartiet. Kommer partene ikke til enighet om fordelingen og den nye leien, skal spørsmålet avgjøres ved voldgift.

Det kan stilles spørsmål om voldgiftsretten ved reguleringen av leien må legge til grunn en prisavslagsbetraktning. Et prisavslag skal gjenopprette balansen der den ene parten står for et kontraktsbrudd. Dette er ikke tilfelle her. Kontrakten legger opp til en fordeling av ansvar mellom partene for forhold som ikke kan tilbakeføres til deres risikosfære. Klausulen foreskriver en fordeling av byrden de nye reglene medfører. Det må dermed legges til grunn en fordeling av den økonomiske risikoen, og ikke en kompensasjon i befrakters favør.

(4) Etter Barecon er det befrakter som har risikoen og ansvaret for skipets fysiske standard etter levering. Det vil ikke foreligge en mangel hvis skipets standard endres etter levering, og det kan dermed ikke gjøres gjeldende mangelssanksjoner fra befrakters side. Det er ikke grunnlag for en reduksjon av leien som følge av endringer i skipets standard.

### 4.2.3 Reisecerteparti

#### 4.2.3.1 Ved levering

##### 4.2.3.1.1 Problemstilling

Også ved reisecertepartier kan det stilles spørsmål om fysiske mangler ved skipet gir grunnlag for et prisavslag. Problemstillingen er om Hydrocharter gir grunnlag for et prisavslag der skipet ved levering ikke er i overensstemmelse med kontraktens krav til skipet.

##### 4.2.3.1.2 Kan en prisavslagsrett gjøres gjeldende ved mangler ved skipet?

(1) Det følger ikke noen eksplisitt prisavslagshjemmel etter Hydrocharter. Selv om kontrakten er forfattet på engelsk, er den utarbeidet under forutsetning av at norsk rett regulerer kontraktsforholdet. Det forhold at det ikke foreligger en prisavslagshjemmel vil dermed ikke, som i Boxtime og Barecon, være et utslag av engelsk kontraktsretts mangelsregulering. Kontrakten må tolkes på tilsvarende måte som enhver annen kontrakt utarbeidet for å regulere et kontraktsforhold underlagt norsk rett.

Selv om kontrakten ikke inneholder noen uttrykkelig prisavslagsbeføyelse, kan det stilles spørsmål om en slik rett må innfortolkes i enkelte tilfeller. Utgangspunktet er at en i kontrakter mellom profesjonelle parter må være forsiktig med å innfortolke regler partene ikke selv har tatt inn. Men det vil i enkelte tilfeller være behov for å utfylle kontraktens mangelsregulering.<sup>463</sup>

Spørsmålet om mangler gir grunnlag for et prisavslag vil for det første være aktuelt der skipet ikke er sjødyktig, avsnitt (2). For det andre kan spørsmålet være aktuelt der skipet ikke er i samsvar med kontraktens beskrivelse av skipets fysiske egenskaper, avsnitt (3).

(2) Et kontraktsbrudd vil foreligge der skipet ikke er *sjødyktig*.<sup>464</sup> Hydrocharter klausul A stiller følgende krav til skipets standard:

---

<sup>463</sup> Ot.prp. nr. 55 (1993-94) s. 13.

<sup>464</sup> Sjødyktighetsbegrepet ved befraktning, se pkt. 4.2.1.1.2(3).

”... the vessel, being tight, staunch and strong, and in every way fitted for the voyage ...”.

En slik plikt medfører en resultatforpliktelse for bortfrakter.<sup>465</sup> Det er ikke tilstrekkelig at det gjøres et aktsomt forsøk på å stille et sjødyktig skip. En mangel vil foreligge så lenge skipet faktisk ikke er i samsvar med kontraktens sjødyktighetskrav.

Hvis skipet ikke oppfyller de kravene som må stilles til sjødyktigheten som følge av uaktsomhet fra bortfrakters side, foreligger det ansvarsgrunnlag for å kreve erstatning.<sup>466</sup> Økonomisk tap som oppstår som følge av forsinkelse eller skade på godset kan da kreves erstattet. Problemstillingen er her om mangelen ved selve skipet gir grunnlag for å kreve en reduksjon av den frakten som følger av avtalen.

Spørsmålet om et prisavslag kan kreves oppstår for det første der det foreligger et avvik fra kontraktens krav, men befrakter velger ikke å benytte kanselleringsopsjonen etter klausul F.<sup>467</sup> Det følger av siste setning i klausul F at et slikt valg ikke skal frata befrakter øvrige krav:

”Charterers exercise or non-exercise of their option to cancel shall not prejudice any claims which they may otherwise have against Owners.”

---

<sup>465</sup> Skillet resultat-/omsorgsforpliktelse, se pkt. 4.2.1.1.2(1).

<sup>466</sup> Beskrivelsen av skipets generelle egenskaper etter klausul A medfører ikke en garantiforpliktelse for bortfrakter. Ansvarsgrunnlaget baseres i norsk rett på uaktsomhet hvis ikke noe annet fremgår klart av certepartiet, jf. Falkanger/Bull s. 325; Selvig s. 16; Haxthow s. 146; Jantzen, Tidsbefraktning, s. 24. Dette ble lagt til grunn i høyesterettsdommen inntatt i Rt. 1939 s. 394, jf. pkt. 4.2.1.1.4(6). Førstvoterende uttalte at det måtte kreves klare holdepunkter i certepartiets tekst for å legge til grunn et garantiansvar. Etter klausul H fastslås det at bortfrakterens ansvar skal følge ”Haag-Visby”-reglene (”International convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading”, av 25 august 1924, med tilleggsprotokoll av 23. februar 1968). Etter disse reglene gjelder det et uaktsomhetsansvar med omvendt bevisbyrde, jf. art. 4(1). Dette er også den reguleringen som følger av den deklatoriske bestemmelsen i sjøloven § 351 jf. § 327. Det gjelder dermed et culpaansvar med omvendt bevisbyrde etter kontrakten. Om bevisbyrden, se Bruserud s. 48-52.

<sup>467</sup> Der en mangel medfører at skipet ikke er lasteklar innen kanselleringsdatoen i boks 13, vil forsinkelsen gi hevingsrett, jf. klausul F:

”Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) latest by noon on the cancelling date specified in Box 13 Charterers to have the option of cancelling this Contract. ...”.



For det andre vil behovet for prisavslag kunne oppstå ved mindre sjødyktighetsmangler som ikke utløser kanselleringsretten. Prisavslagsproblemstillingen er også aktuell der mangelen oppdages etter levering. Det vil da være for sent å kansellere certepartiet etter klausul F.

Når forpliktelsen etter klausul A er en resultatforpliktelse, foreligger en mangel så lenge resultatet ikke oppnås. Ofte vil også spørsmålet om fullt vederlag kan kreves avhenge nettopp av om resultatet etter kontraktens forpliktelser oppnås eller ikke.<sup>468</sup> Det er imidlertid ikke slik at enhver forpliktelse etter en avtale vil ha betydning for vederlagsspørsmålet. Problemstillingen er dermed om skipets standard er en forpliktelse som har en vederlagsutløsende effekt.<sup>469</sup>

Noen prisavslagshjemmel er ikke gitt i sjølovens regulering av reisecertepartier. Det kan ikke analogiseres fra den øvrige kontraktslovgivningen som gir realkreditor en prisavslagsrett. Prisavslagsreglene gjelder kontrakter der det å stille et kontaktsmessig objekt utgjør primærforpliktelsen.<sup>470</sup> Prisavslagsretten knyttes til mangler ved denne hovedforpliktelsen. I reisecertepartier stiller dette seg annerledes. Et reisecerteparti gjelder en avtale om å frakte gods fra punkt A til punkt B. Som påpekt ovenfor i pkt. 4.1.2.(3) er skipets standard av underordnet betydning for befrakter så lenge godset bringes uskadet frem til bestemmelsesstedet innen avtalt tid. Primærforpliktelsen etter reisecertepartiet er et fraktoppdrag. Når det gjelder betydningen av skipets egenskaper og standard, kan reisecertepartier sammenlignes med stykkgodsbefraktningen. At det foreligger en feil ved skipet gir ikke grunnlag for reduksjon av vederlaget, når godset leveres i behold ved leveringsstedet, jf. sjølovens kapittel 13.

At en prisavslagsregel følger av tidscertepartireglene, jf. sjølovens § 376, har sin bakgrunn i betydningen av skipets standard for befrakter i disse kontraktene. Både i tidscertepartiene og bareboat-certepartiene er skipets standard og egenskaper direkte avgjørende for befrakterens kommersielle utnyttelse av skipet.<sup>471</sup>

---

<sup>468</sup> Krüger s. 324; Hagstrøm 115; Haaskjold s. 289.

<sup>469</sup> Krüger s. 324.

<sup>470</sup> Unntatt pakrl.

<sup>471</sup> Se pkt. 4.1.2(2) og 4.1.2(4).

I reisecertepartier er spørsmålet om vederlagsrisikoen knyttet til om varene bringes til bestemmelsesstedet ”i behold”, jf. sjølovens § 344. Verken det forhold at det foreligger skader på godset eller at skipet ankommer bestemmelsesstedet forsinket vil ha betydning for vederlagskravet.<sup>472</sup> Vederlagsopptjeningen knytter seg til resultatforpliktelsen å levere godset i behold.<sup>473</sup> Selvig fremholder at sjødyktighetsmangler ikke vil ha noen betydning for befrakters plikt til å betale full frakt.<sup>474</sup>

Foreligger det ansvarsbetingende forhold ved en lasteskade, kan det være grunnlag for å kreve erstattet den betalte frakten.<sup>475</sup> Et slikt erstatningskrav forutsetter uaktsomhet, og bygger på et krav om skadesløshet.

Etter Hydrocharter er spørsmålet om opptjening av frakt regulert i de alternative klausulene B(2) og B(3). Etter B(3) er det avgjørende for fraktopptjeningen, på samme måte som etter sjøloven, at godset leveres på bestemmelsesstedet:

”If according to Box 19 freight, or part thereof, is payable on delivery it shall not be deemed earned until right and true delivery has taken place. ...”.

Etter B(2) vil frakten være opptjent ved innlasting av godset, og selv ikke tap av godset gir et tilbakebetalingskrav. Den fulle risiko for frakten ligger i disse tilfellene på befrakter. Bestemmelsene gir ikke grunnlag for reduksjon av frakten som følge av mangler ved skipet:

”If according to Box 19 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, vessel and/or cargo lost or not lost. ...”.

At skipet ikke oppfyller kravene etter klausul A vil ikke nødvendigvis ha noen betydning for det fraktoppdraget bortfrakter skal utføre. At objektet bortfrakter benytter er mangelfullt medfører ikke i seg selv noen reduksjon av verdien på transportoppdraget. Hovedvilkåret for å kreve et prisavslag er nettopp at det må

---

<sup>472</sup> Krüger s. 139 og 328; Falkanger/Bull s. 347-349.

<sup>473</sup> Selvig, Freight risk, s. 515-525.

<sup>474</sup> Selvig, Freight risk, s. 16-17 og 508-512.

<sup>475</sup> Falkanger/Bull s. 349.

foreligge en verdireducerende mangel.<sup>476</sup> Reguleres vederlagsberegningen etter klausul B(3) vil opptjeningen av frakten avhenge av at godset leveres i behold. Er det derimot klausul B(2) som regulerer fraktopptjeningen, vil vederlagsrisikoen i sin helhet påligge befrakter.

En sjødyktighetsmangel gir ikke grunnlag for å kreve en reduksjon av den avtalte fraktraten etter Hydrocharter.

(3) Det kan stilles spørsmål om prisavslagsproblemstillingen stiller seg annerledes der det er gitt *uriktige opplysninger* om skipets fysiske egenskaper.

At uriktige opplysninger om skipet vil medføre et kontraktsbrudd følger forutsetningsvis av klausul J, som gir befrakter hjemmel for å kreve erstattet økonomisk tap som oppstår som følge av uriktige opplysninger.<sup>477</sup>

”If any misrepresentation has been made regarding the description of the vessel in this Charter Party and/or her position, Charters have the right to claim compensation for any loss or damage resulting therefrom. ...”.

Hvis skipet ikke samsvarer med de opplysninger som er gitt, foreligger det en mangel uavhengig av om den uriktige opplysningen skyldes uaktsomhet eller ikke – forpliktelsen utgjør en resultatforpliktelse.<sup>478</sup>

Ovenfor i pkt. 4.2.1.1 er spørsmålet om prisavslag etter tidscertepartiet Boxtime behandlet blant annet i forbindelse med uriktige opplysninger om skipets fart og forbruk av drivstoff. I reisecertepartier er det bortfrakteren som har forsinkelsesrisikoen. Det er han som tjener på å få gjort reisen raskest mulig unna, han kan da starte på et nytt

---

<sup>476</sup> Se pkt. 2.3(2).

<sup>477</sup> Skipets lastekapasitet må anses som garantert. At det foreligger en garanti etter den likelydende bestemmelsen i en tidligere utgave av Hydrocharter fremholdes av både Honka s. 243 og Brønne/Sejersted s. 60. At brudd på garantien gir et objektivt erstatningsansvar, er i samsvar med et alminnelig prinsipp om objektivt erstatningsansvar for brudd på garanti, jf. Hagstrøm s. 514-515. Dette er imidlertid et unntak fra den deklatoriske erstatningshjemmelen etter sjølovens reisecertepartiregler, jf. § 351. Se Falkanger/Bull s. 323-324.

<sup>478</sup> Heller ikke etter kontraktslovgivningen er mangelsvurderingen ved uriktige opplysninger knyttet til en aktsomhetsvurdering, jf. kjl. § 18, hvtjl. § 18, avhl. § 3-8, tfl. § 23, buofl. § 27, husll. § 2-3 og fkjl. § 16.

fraktoppdrag raskere.<sup>479</sup> Hvilken fart skipet yter vil dermed ikke ha samme betydning for befrakter som i et tidscerteparti, hvor befrakteren er interessert i å foreta flest mulig reiser innen utløpet av tidsperioden for certepartiet. Ved reisecertepartier er det som hovedregel bortfrakter som dekker drivstoffutgiftene, så heller ikke skipets forbruk vil være avgjørende for befrakter. Etter Hydrocharter er verken skipets fart eller drivstoffforbruk spesifisert i kontraktens beskrivelse av skipet.

Annerledes kan det stille seg ved uriktige opplysninger om skipets dødvekt eller kubikk-kapasitet. I Hydrocharter skal *lastekapasiteten* spesifiseres i del I boks 6 og 7. Spørsmålet er da om avvik fra oppgitt lastekapasiteten gir grunnlag for en fraktreduksjon.

Situasjonen kan f. eks. være at skipet er oppgitt å kunne laste 30.000 ton, jf. del I boks 6. Det viser seg imidlertid at skipet bare kan laste 29.000 ton. Hvis befrakter skal laste 28.000 ton, har han ikke lidt noe tap ved at han f. eks. har sendt last med andre skip.<sup>480</sup> Spørsmålet er da om den reduserte lastekapasiteten gir grunnlag for en fraktreduksjon.

Spørsmålet om en fraktreduksjon kan legges til grunn vil bero på lastekapasitetens betydning for fraktberegningen.

Ved reisecerteparti som bygger på en *lumpsumfrakt* – det betales en rund sum for den avtalte lastekapasitet – vil et prisavslag fremstå som velbegrunnet.<sup>481</sup> Slike kontrakter bygger vederlagsberegningen på den lastekapasiteten som stilles til befrakters rådighet. I et reisecerteparti er nettopp lastekapasiteten avgjørende for hvilken frakt befrakter betaler. Når befrakteren ikke får rådighet over hele den ytelsen som det er avtalt at han

---

<sup>479</sup> Falkanger/Bull s. 221; Falkanger, Konsekutive reiser, s. 27-31.

<sup>480</sup> Skulle han derimot laste 30.000 ton, kan de faktiske merutgiftene som pådras for å sende det overskytende godset til bestemmelsesstedet på annen måte kreves erstattet etter klausul J.

<sup>481</sup> Falkanger/Bull s. 323; Gram s. 45 og 210; Honka s. 210; Jantzen s. 237.

Se ND 1911 s. 405(SH). Et reisecerteparti var inngått med en fraktklausul som fastsatte en pris for hele lasten. Da skipet ikke kunne laste den avtalte mengde tømmer hadde befrakter krav på et avslag i frakten.

skal betale for, tilsier dette at det ikke skal erlegges fullt vederlag. Markedsverdien av certepartiet vil da være redusert.<sup>482</sup>

Etter Hydrocharter beregnes ikke frakten som en lumpsum. Klausul B(1) fastslår at frakten skal beregnes etter den *faktisk lastede godsmengde*:

”The freight at the rate in Box 18 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo.”

Kontraktens system er dermed at vederlaget reguleres etter hvor mye gods som faktisk lastes. At skipet har en lavere kapasitet enn oppgitt, gir dermed ikke grunnlag for et avslag i frakten.<sup>483</sup> Befrakter betaler bare for den ytelsen han faktisk mottar, det oppstår dermed ikke en skjevhet i kontraktsforholdet som må kompenseres gjennom en et prisavslag. Dette gjelder uavhengig av om det er kapasiteten etter boks 6 eller 7 som er uriktig oppgitt.

Det forhold at den totale lastekapasiteten er lavere enn oppgitt, vil heller ikke påvirke den fraktraten som gjelder per ton. Denne raten er hovedsakelig bestemt av hvilken type skip som befraktes, og mellom hvilke havner skipet seiler.

For certepartier regulert av Hydrocharter, gir ikke en uriktig oppgitt lastekapasitet grunnlag for å kreve en reduksjon av frakten.

(4) Det foreligger ikke grunnlag etter Hydrocharter for å kreve et prisavslag der det foreligger en fysisk mangel ved skipet ved levering. Dette gjelder både ved sjødyktighetsmangler og ved uriktige opplysninger om skipets lastekapasitet.

#### 4.2.3.2 Etter levering

Heller ikke der manglene oppstår etter at certepartiet er påbegynt, følger det noen eksplisitt prisavslagsrett etter kontrakten. Spørsmålet om det gjelder en prisavslagsrett for mangler som oppstår etter levering, stiller seg ikke annerledes enn der mangelen foreligger ved levering. Det kan dermed ikke kreves et prisavslag for mangler ved skipet som oppstår etter levering under Hydrocharter.

---

<sup>482</sup> Prisavslaget kommer i tillegg til et erstatningskrav for tap som følge av forsinkelser og merutgifter pådratt for å frakte det overskytende godset på annen måte.

<sup>483</sup> Tilsvarende Honka s. 208.

### 4.3 Utmåling av prisavslag

#### 4.3.1 Innledning

Det er ovenfor konkludert med at det etter tidscertepartiet Boxtime og bareboat-certepartiet Barecon gjelder en adgang til å kreve prisavslag der skipet er mangelfullt ved levering. Problemstillingen i det følgende er hvordan prisavslaget skal utmåles.

Som det fremgår av pkt. 2.2(2), opereres det med ulike utmålingsprinsipper i kontraktslovgivningen. Spørsmålet i det følgende er om det må legges til grunn en forholdsmessig utmåling, eller om utmålingen skal foretas ut fra den direkte verdireduksjonen.

#### 4.3.2 Tidscerteparti

(1) Når innfortolkingen av et prisavslag begrunnes i bakgrunnsrettens regulering, må det ses hen til bakgrunnsretten også ved avgjørelsen av hvordan prisavslaget skal utmåles. Det første spørsmålet er dermed hvordan prisavslaget som følger av sjølovens § 376 skal utmåles.

Det fremgår ikke av ordlyden i sjølovens § 376 hvordan reduksjonen av frakten skal utmåles. I forarbeidene til loven sies det at bestemmelsen er i samsvar med alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper.<sup>484</sup> Det sies imidlertid ikke noe konkret om utmålingen av avslaget. Som det fremgår av pkt. 2.2(2) legger kontraktslovgivningen til grunn en forholdsmessig utmåling av prisavslaget i alle de nye lovene bortsett fra håndverkertjenesteloven og bustadoppføringslova. Bakgrunnen for å operere med et absolutt prisavslag i disse to kontraktsforholdene er at det vanskelig kan konstateres en markedsverdi ved siden av den faktiske kontraktsprisen. Utenfor verkskontraktenes anvendelsesområde kan det forholdsmessige – relative – prisavslaget regnes som det alminnelige obligasjonsrettslige prinsippet. Når prisavslagsregelen i sjølovens § 376 skal bygge på alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper, taler dette for å anvende den forholdsmessige utmålingen.

---

<sup>484</sup> NOU 1993: 36 s. 85.

Spørsmålet om hvordan utmålingen etter sjølovens § 376 skal skje, har ikke vært gjenstand for noen inngående drøftelse i noen teoretisk fremstilling. Michelet antyder to mulige beregningsmetoder som begge skiller seg fra det forholdsmessige avslaget. Han trekker imidlertid ingen slutninger om hvordan bestemmelsen skal forstås.<sup>485</sup> I en tidligere fremstilling påpeker Michelet at den riktige utmålingen av fraktreduksjonen kan være å ta utgangspunkt i den frakt et mangelfullt skip ville fått på slutningstiden.<sup>486</sup> Heller ikke Falkanger tar standpunkt til hvordan prisavslaget skal utmåles.<sup>487</sup> Solvang uttaler at prisavslaget antagelig må utgjøre forskjellen i skipets markedsverdi med og uten mangelen.<sup>488</sup> Uttalelsen er forbeholden, men den kan tas til inntekt for at den direkte reduksjonen i markedsverdien er avgjørende. Honka synes kritisk til den forholdsmessige vurderingen, da det i praksis kan by på vanskeligheter å foreta beregningen.<sup>489</sup>

Bakgrunnen for å operere med et forholdsmessig prisavslag er at kontraktsprisen skal reduseres i den samme grad som mangelen reduserer markedsverdien ved levering.<sup>490</sup> Ved å foreta en forholdsmessig reduksjon opprettholdes den balansen i kontraktsforholdet som forelå ved avtaleslutningen. Har realytelsens verdi endret seg i tidsrommet mellom kontraktsinngåelse og levering av ytelsen, skal den avtalte prisen reduseres med samme prosent som markedsverdien reduseres ved levering. I tidscertepartier vil fraktratene svinge i takt med endringer i fraktmarkedet.<sup>491</sup> Særlig ratene for container-tidscertepartier reagerer fort på endringer i ulike handelsmarkeder i verden.<sup>492</sup> Fraktratene vil i stor grad bestemmes av det tilbudet og den etterspørselen som gjelder for den typen skip som skal kontraheres. Disse svingningene i markedsverdien tilsier at det forholdsmessige prisavslaget vil være en hensiktsmessig utmålingsmetode.

---

<sup>485</sup> Michelet s. 20.

<sup>486</sup> Michelet, Tidsbefraktning, s. 426. Uttalelsen er fra tiden før sjøloven fikk en prisavslagsregel.

<sup>487</sup> Falkanger/Bull s. 370.

<sup>488</sup> Solvang s. 2424.

<sup>489</sup> Honka s. 207-212.

<sup>490</sup> At det er markedsprisen ved leveringstidspunktet og ikke avtaleinngåelsen som er avgjørende for det forholdsmessige prisavslaget, se pkt. 2.1(3) og 2.2(2).

<sup>491</sup> Michelet s. 210.

<sup>492</sup> Gorton s. 4.

Partene har f. eks. avtalt fraktraten 1000, mens markedsverdien av en kontraktsmessig ytelse har økt til 1500 ved certepartiets start. En verdiredukerende mangel ved levering medfører at markedsverdien nå er 1100. Den prosentvise reduksjonen utgjør ca. 27 %. En forholdsmessig reduksjon av den avtalte fraktraten vil da gi et prisavslag på 270. Skulle reduksjonen foretas direkte ut fra den verdireduksjonen som foreligger ved levering, ville prisavslaget utgjøre 400. Ved å velge den forholdsmessige utmålingen vil endringene i markedsf forholdene ikke medføre en forskyving av balansen mellom partene.

At prisavslaget som et utgangspunkt skal utmåles forholdsmessig i tidscertepartier, er lagt til grunn i voldgiftspraksis fra tiden før sjøloven fikk en uttrykkelig prisavslagsbestemmelse. I ND 1949 s. 322(NV) uttales det at befrakter kan kreve et forholdsmessig avslag i kraft av alminnelige kontraktsrettslige regler.<sup>493</sup> Dette taler for at en også etter sjølovens prisavslagsregel bør legge en forholdsmessig utmåling til grunn. Noen rettspraksis rundt utmålingen av prisavslaget etter sjølovens § 376 finnes, så vidt meg bekjent, ikke.<sup>494</sup>

(2) For å foreta den forholdsmessige prisavslagsberegningen må to ulike verdier foreligge. For det første må markedsf raktionen for certepartiet med et kontraktsmessig skip på leveringstidspunktet fastslås, avsnitt (3). Deretter må markedsraten for et mangelfullt skip ved levering beregnes, avsnitt (4). Det er det forholdstallet som utgjør differansen mellom disse to markedsprisene, som gir den prosentatsen kontraktens fraktrate skal reduseres med, avsnitt (5).

(3) Når markedsverdien for skipet i kontraktsmessig stand skal fastsettes, kan det presumeres at partene inngikk avtalen til markedets rater.<sup>495</sup> Dette er imidlertid ikke mer enn en presumsjon. Hvis partene godtgjør at raten i certepartiet enten ligger over eller under markedsprisen, må det tas hensyn til dette ved verdireduksjonsvurderingen. Utmålingen vil bli forskjellig alt ettersom presumsjonen kan legges til grunn eller ikke.

---

<sup>493</sup> Sitert i pkt. 4.2.1.1.3(2).

<sup>494</sup> Den eneste dommen jeg har funnet som kommer inn på sjøl. § 376 er voldgiftsdom av 7. mars 2002 (enevoldgiftsdommer Morten Lund). I et obiter dictum knyttes noen kommentarer til vilkåret for å kreve prisavslag. Utmålingen behandles ikke.

<sup>495</sup> Almén s. 584-585; Sisula-Tulokas s. 233; Herre s. 143.



*Hvis presumsjonen om at kontraktsprisen samsvarer med markedsprisen kan legges til grunn, og fraktratene i markedet ikke har endret seg i tidsrommet mellom avtaleinngåelsen og leveringsdagen, kan kontraktens fraktrate anvendes som det kontraktsmessige certepartiets verdi ved levering.*

Har derimot markedsprisen for *fraktratene endret seg* fra avtalen ble sluttet til leveringen av skipet skal skje, blir beregningen av markedsverdien ved levering annerledes. Presumeres det at avtalen ble inngått til markedspris, og markedsratene generelt har steget f. eks. fem prosent fram til leveringstidspunktet, vil det være nærliggende å anslå markedsverdien ved levering til avtaleraten pluss fem prosent.

*Hvis presumsjonen om at kontraktsprisen tilsvarende markedsverdien ved avtaleslutning ikke kan legges til grunn, kan ikke utgangspunktet for beregningen av markedsprisen ved levering tas i kontraktsprisen.* Det må beregnes hvilke frakt markedet ville tilby for certepartiet på leveringstidspunktet. Det er ikke den konkrete befrakters verdsettelse av certepartiet, men markedet som sådan som er avgjørende.

Ved rene genusytelser vil det ikke være problematisk å finne objektets verdi på leveringstiden, i disse tilfellene kan en sammenligning med tilsvarende objekter foretas.<sup>496</sup> Et skip som sluttet på et tidscerteparti er imidlertid ikke en ren genusytelse, skipets standard og spesifikasjoner varierer fra skip til skip, og nettopp disse forhold har betydning for den fraktraten markedet vil betale. Det kan dermed være vanskelig å operere med en objektiv markedsverdi. Markedets fraktrate kan imidlertid beregnes ut fra de ratene som i det aktuelle tidsrommet gjelder for lignende containerskip i det samme geografiske markedet, sluttet på tilsvarende tidsintervaller. Disse ratene kan finnes ved å studere markedsrapporter og statistikker som utarbeides for de ulike delmarkedene.<sup>497</sup> Ratene må justeres i forhold til det bestemte skipets egenskaper og standard.

(4) Når markedsprisen uten mangelen er fastslått, må markedsprisen med den verdireduserende mangelen ved levering beregnes. Det er også her en objektiv

---

<sup>496</sup> Herre s. 142.

<sup>497</sup> Gorton s. 30 og 149-152.

vurdering av mangelens betydning for markedet, ikke for den konkrete befrakter, som skal foretas.<sup>498</sup>

I alminnelighet er en slik vurdering problematisk da det normalt ikke opereres med markeder for mangelfulle varer.<sup>499</sup> Fraktmarkedet er imidlertid slik at det sluttet certepartier med skip med svært varierende egenskaper og standarder. En vurderingen av det mangelfulle skipets markedsverdi kan dermed ha mer for seg. Det må foretas en konkret vurdering av certepartiets verdi med et skip med den foreliggende standard og egenskaper.

Ved kvantitetsmangler vil det som regel være enklere å vurdere markedsprisen for den mangelfulle varen.<sup>500</sup> Gjelder det en feilbeskrevet lastekapasitet kan det stilles spørsmål om frakten kan reduseres i samme grad som lastekapasiteten er feil oppgitt.<sup>501</sup> Der fraktraten etter et tidscerteparti er basert på en viss pris per dødvektstonn eller volum per tidsenhet, vil verditapet korrespondere med reduksjonen i lastekapasiteten.

I Bovertime er frakten beregnet som en lumpsum per dag.<sup>502</sup> Bvertime klausul 7(a) sier at fraktraten som er spesifisert i del I boks 25 skal betales for hver dag fra skipet er levert til tilbakeleveringen:

”Rate: The Charterers shall pay hire at the rate stated in Box 25, per day or pro rata for part of a day, from the time the Vessel is delivered to the Charterers until her redelivery to the Owners. ...”

Denne lumpsummen er ikke knyttet direkte opp mot skipets lastekapasitet. I et tidscerteparti vil ikke fraktraten være direkte proporsjonal med skipets lasteevne, slik som ved en lumpsumfrakt under et reisecertepartier.<sup>503</sup> Når det gjelder en lumpsumfrakt i tidcertepartier, kan ikke certepartiets markedsverdi anses redusert proporsjonalt med

---

<sup>498</sup> Herre, Relationen, s. 151.

<sup>499</sup> Herre s. 149.

<sup>500</sup> Herre s. 145.

<sup>501</sup> Det synes som om det er en slik betraktning Jantzen, Tidsbefraktning, s. 20-21, legger til grunn, når han anfører at frakten skal reduseres forholdsmessig.

<sup>502</sup> Dette er den vanligste måten å beregne tidsfrakt, Michelet s. 209-210.

<sup>503</sup> Sml. pkt. 4.2.3.1.2(3).

reduksjon av lastekapasiteten.<sup>504</sup> Beregningen må foretas ut fra en konkret vurdering av mangelens betydning i markedet.

Betydningen av en mangel ved skipet kan variere ut fra de gjeldende markedsforholdene. Er det liten tilgang på tonnasje i forhold til det behovet som foreligger i markedet, kan skipets generelle standard eller totale lastekapasitet til en viss grad få mindre betydning. Er det derimot mange skip på markedet i forhold til den etterspørselen som foreligger, vil manglene få større betydning for markedsverdien av certepartiet.<sup>505</sup>

Selv om det teoretiske utgangspunktet er greit, kan vurderingen av certepartiets reduserte markedsverdi by på problemer i praksis. Dommeren vil da måtte foreta skjønnsmessige vurderinger av hvilke betydning mangelen får for reduksjonen i markedsprisen.

Vanskelighetene med å vurdere den verdireduserende virkningen av en mangel kan illustreres med voldgiftsdommen inntatt i ND 1949 s. 322(NV)(”Braila”). Det kontraherte skipet oppnådde ikke den oppgitte fart og var også på andre punkter mangelfullt. Retten tok utgangspunkt i at det skulle foretas en forholdsmessig reduksjon av frakten i samsvar med det kjøpsrettslige prisavslaget. Det ble presisert at det konkrete tapet befrakteren hadde lidt var uten interesse. Retten uttalte at verdiforringelsen umulig kunne beregnes nøyaktig, det måtte derfor legges til grunn et ”forholdsvis fritt skjønn”. Den konkrete utmålingen ble imidlertid ikke gjort ut fra en vurdering av hvor mye mindre fraktraten per tidsenhet ville være verdt, men hovedsaklig ut fra hvor mange dagers tidstap fartsreduksjonen medførte. Selv om retten holder utgangspunktet for vurderingen klart, og det økonomiske resultatet blir riktig, har den måten fraktreduksjonen beregnes på preg av å være en erstatning for tidstapet mangelen medfører.

Den reduserte fartsytelsen medførte redusert drivstoff-forbruk. De reduserte drivstoffutgiftene ble trukket direkte fra tidstapet, og fremstår som et erstatningsrettslig berikelsesfradrag – *compensatio lucri cun damno*.<sup>506</sup> At det er relevant å tillegge det reduserte drivstoff-forbruket betydning ved fastsettelsen av verdireduksjonen må være riktig, men det kan spørres om beløpet kan trekkes direkte fra det tapet befrakter lider på grunn av redusert fartsytelse.

---

<sup>504</sup> Michelet s. 29.

<sup>505</sup> Olsen, Felansvar, s. 353.

<sup>506</sup> Honka s. 210; Hagstrøm s. 549-560.

Når det i en senere voldgiftsdom utmåles erstatning for fartssvikten i et tidscerteparti vises det til beregningsmetoden i ”Braila”-dommen. Denne dommen, ND 1952 s. 299(NV), synes å benytte en bedre terminologi på den kompensasjonen som foretas, når det sies at det er en erstatning for fartssvikt som utmåles, jf. dommens side 310-312.

”Braila”-dommen illustrerer at den konkrete utmålingen kan være vanskelig å foreta i praksis. Likevel må det holdes fast ved at spørsmålet er hvilke reduksjon av markedsraten mangelen medfører.<sup>507</sup> Beregningen av det konkrete tapet kan ikke være annet enn en hjelpefaktor for å finne den verdireducerende betydningen av mangelen.

(5) Når den prosentvise reduksjonen i markedsverdien er beregnet, må en tilsvarende reduksjon av den avtalte fraktraten foretas. I enkelte tilfeller vil det ikke bli noen forskjell fra den absolutte verdireduksjonen, da kontraktens rate er den samme som markedsprisen på leveringstidspunktet. I de tilfellene der markedsprisen ved levering skiller seg fra kontraktsprisen, vil det forholdsmessige prisavslagets balanseopprettende karakter vise seg.<sup>508</sup>

(6) Når det foreligger en forskjell mellom avtaleprisen og markedsprisen ved levering, slik at et forholdsmessig prisavslag kan utmåles, viser forskjellen fra en erstatningsutmåling av verdireduksjonen seg. Ved en erstatning kompenseres den absolutte verdireduksjonen.

---

<sup>507</sup> Honka 208-212; Michelet s. 37-38.

<sup>508</sup> Olsen, Felansvar, s. 353.

### 4.3.3 Bareboat-certeparti

(1) På samme måte som ved Boxtime, er spørsmålet her hvordan prisavslaget skal utmåles etter Barecon.

Det forhold at et forholdsmessig prisavslag må legges til grunn for tidscertepartier etter sjølovens § 376, taler for en tilsvarende utmåling etter bareboat-certepartier. På lik linje med tidscertepartiene vil et forholdsmessig prisavslag i bareboat-certepartiene opprettholde den balansen som den avtalte kontraktsprisen forutsatte. Prisavslaget stiller ikke befrakter som om mangelen ikke foreligger, men reduserer befrakters motytelse i samme grad som bortfrakters ytelse har fått en redusert verdi.

Falkanger synes å mene at prisavslaget ved bareboat-certepartier må utmåles etter en analogi fra den kjøpsrettslige prisavslagsreglen.<sup>509</sup> Siden bareboat-certepartiet gjelder et leieforhold, vil også den utmålingen som gjelder etter kontraktslovgivningens leieregler være et argument for hvordan utmålingen skal foretas etter bareboat-certepartier. Både etter husleieloven og tomtfesteloven skal prisavslaget utmåles forholdsmessig.<sup>510</sup> En analogi til disse leieforholdene taler for en tilsvarende utmåling i bareboat-certepartier. Også ved tingsleie i sin alminnelighet anføres det at det forholdsmessige prisavslaget må være den utmålingsmetoden som må anvendes.<sup>511</sup>

I forarbeidene til husleieloven drøftes det om andre utmålingsprinsipper kan legges til grunn.<sup>512</sup> For det første vurderes en utmåling etter den direkte verdireduksjonen. Det konkluderes med at en slik beregning ikke kan benyttes. Det kan heller ikke benyttes en utmåling som baserer seg på en vurdering av hva leieren ville betalt dersom han var klar over mangelen på avtaletiden. Det tredje alternativet som forkastes er en utmåling etter utbedringsomkostningene.

Det konkluderes med at prisavslaget i bareboat-certepartier må utmåles etter den forholdsmessige metoden.

---

<sup>509</sup> Falkanger s. 456.

<sup>510</sup> Husll. § 2-11 annet ledd og tfl. § 25.

<sup>511</sup> Sundberg, s. 79-84, argumenterer for at det kjøpsrettslige prisavslaget må anvendes analogisk ved tingsleie.

<sup>512</sup> NOU 1993: 4 s. 27-28.

(2) Når Barecon utfylles med mangelsbeføyelsene etter bakgrunnsretten, må også den utmålingen som følger av bakgrunnsretten legges til grunn. Prisavslaget må dermed utmåles etter den forholdsmessige verdireduksjonen.

På samme måte som etter Boxtime beregnes frakten etter Barecon som en lumpsum. Den frakten som er fastsatt i del I boks 21 skal betales for en periode på 30 dager, jf. klausul 11(b). Når det gjelder den konkrete utmålingen, kan det vises til drøftelsen i pkt. 4.3.2 avsnitt (2) til (5) ovenfor. Den raten som fremgår av boks 21 skal reduseres med den samme prosent som mangelen reduserer markedsverdien av certepartiet ved levering.

## 5 Avsluttende bemerkninger

Som det fremgår av den foregående fremstillingen, er det et alminnelig kontraktsrettslig prinsipp at realkreditor kan kreve en reduksjon av det avtalte vederlaget der det foreligger en verdireduserende mangel ved realytelsen. Prinsippet bygger på en gjensidighetsbetraktning. Er den ene partens ytelse redusert, har den andre parten rett til å redusere sin motytelse tilsvarende.

*Vilkåret* for å kreve prisavslag er objektivt. Det er tilstrekkelig at det foreligger en verdireduserende mangel. Den store hovedregelen er imidlertid at realdebitor har både en plikt og en rett til å foreta utbedringer som kan fjerne mangelen. Prisavslaget blir dermed en sekundær beføyelse etter utbedring. Ved løpende ytelser vil prisavslag kunne kreves for den tiden ytelsen har vært mangelfull, selv om utbedring blir foretatt.

Utgangspunktet for *utmålingen* av prisavslaget er det forholdsmessige – relative – prisavslaget som følger av kjøpsloven. Gjennom denne utmålingen fremtrer forskjellen fra en erstatning av den absolutte verdireduksjonen. Der det ikke kan opereres med en markedspris for realytelsen som skiller seg fra den kontraktsprisen partene har avtalt, vil det ikke være mulig å utmåle et forholdsmessig prisavslag. Dette vil ofte være tilfellet ved verkskontrakter. I disse tilfellene må det legges til grunn en utmåling etter den direkte verdireduksjonen mangelen medfører – et absolutt prisavslag. Hvis mangelen kan utbedres, vil det gjelde en presumsjon for at utgiftene til rettingen tilsvarer verdireduksjonen. Det vil da være nærliggende å falle tilbake på utbedringsomkostningene ved prisavslagsutmålingen.

Selv om en kontrakt ikke inneholder en uttrykkelig prisavslagshjemmel, vil det i enkelte tilfeller kunne innfortolkes en slik rett for realkreditor. For det første gjelder dette der *kontrakten i det hele tatt ikke spesifiserer hvilke mangelsbeføyelser som kan gjøres gjeldende ved kontraktsbrudd*, eller der *de angitte beføyelsene ikke gir en dekkende mangelsregulering*. I disse tilfellene må kontrakten utfylles med avtalens bakgrunnsrett.

Det fremgår av pkt. 4 at et prisavslag kan kreves på dette grunnlag der skipet er mangelfullt ved levering under tidscertepartiet Bovertime og bareboat-certepartiet Barecon.

For det andre kan en prisavslagsrett legges til grunn der *utbedringsplikten etter kontrakten er misligholdt*. Når kontrakten ikke gir holdepunkter for hvilke sanksjoner som kan gjøres gjeldende i disse tilfellene, kan et prisavslag som en alminnelig kontraktsbruddsbeføyelse kreves. En slik beføyelse vil stå sentralt i verkskontrakter, siden utbedring er den primære mangelssanksjonen. At et slikt prisavslag kan legges til grunn etter NS 3430, Skipsbyggingskontrakten og Skipsreparasjonskontrakten, fremgår av pkt. 3.

Et tredje typetilfelle som kan gi grunnlag for et prisavslag, er situasjonene hvor realdebitor i utgangspunktet har en utbedringsplikt, men hvor utbedringen vil medføre uforholdsmessige kostnader i forhold til det realkreditor oppnår ved utbedringen. Det må da ofte legges til grunn en *uforholdsmessighetsbegrensning for utbedringsplikten*. Prisavslaget er da en alternativ beføyelse som kompenserer verdireduksjonen mangelen medfører. Også dette typetilfellet vil stå sentralt i verkskontraktene, ettersom utbedringen er den primære sanksjonen. I NS 3430 følger en slik prisavslagsrett av kontraktens ordlyd. Som det fremgår av pkt. 3, kan et prisavslag gjøres gjeldende på dette grunnlag etter Skipsbyggingskontrakten. Endelig kan et slikt prisavslag bli aktuelt etter Barecon, jf. pkt. 4.

I alle tilfellene er det en forutsetning for prisavslaget at mangelen er av en slik art at den har betydning for vederlagsberegningen. Dette kravet kan utledes av vilkåret om at det må foreligge en verdireduksjon. Ikke alle forpliktelser etter en kontrakt har betydning for vederlaget. Som vi har sett i pkt. 4, vil ikke mangler ved skipet gi grunnlag for prisavslag etter reisecertepartiet Hydrocharter. Skipets standard har ikke en vederlagsutløsende virkning.

Hvorvidt et prisavslag kan gjøres gjeldende i et konkret kontraktsforhold, vil ikke bare bero på mangelens art og hvilken bakgrunnsrett som kommer til anvendelse, men først og fremst på en tolking av kontrakten. Der kontrakten har et dekkende sanksjonssystem, og dette er ment å være uttømmende, vil det ikke være grunnlag for å innfortolke et



prisavslag. Dette kan illustreres med NTK, hvor det ikke vil være rom for å innfortolke et prisavslag, jf. pkt. 3.

## 6 Litteraturliste

- Adamsen Adamsen, John: *Supplerende bemærkninger om forholdsmæssigt afslag i entrepriseretten*. I: UfR 1992B, side 473-477.
- Almén Almén, Tore ved Eklund, Rudolf: *Om köp och byte av lös egendom: kommentar till lagen den 20. juni 1905*. 4. utgave. Stockholm, 1960.
- Andenæs Andenæs, Mads Henry: *Kontraktsvilkår*. Oslo, 1989.
- Andenæs, Rettskildelære. Andenæs, Mads Henry: *Rettskildelære*. Oslo, 1997.
- Arnholm Arnholm, Carl Jacob: *Privatrett III, Almindelig obligasjonsrett*. 2. utgave. Oslo, 1974.
- Arnholm, Avtalerett. Arnholm, Carl Jacob: *Lærebok i avtalerett*. 4. opplag. Oslo, 1978.
- Arnholm, Obligasjonsrett. Arnholm, Carl Jacob: *Almindelig obligasjonsrett*. 2. utgave. Oslo, 1978.
- Aubert Aubert, Ludvig Mariboe Benjamin: *Den norske obligationsrets specielle del. Første bind*. 2. utgave. Kristiania, 1901.
- Augdahl Augdahl, Per: *Den norske obligasjonsretts almindelige del*. 5. utgave. Oslo, 1984.

Avgjørelser I.	Norges Byggstandardiseringsråd: <i>Avgjørelser i byggesaker. Dommer og voldgiftsavgjørelser i bygge- og entrepriseraker.</i> Oslo – Bergen – Stavanger – Tromsø, 1984.
Avgjørelser II.	Norges Byggstandardiseringsråd: <i>Avgjørelser i byggesaker. Dommer og voldgiftsavgjørelser i bygge- og entrepriseraker.</i> Oslo, 1988.
Avgjørelser III.	Norges Byggstandardiseringsråd: <i>Avgjørelser i byggesaker 1990-1997.</i> Oslo 1998.
Barbo	Barbo, Jan Einar: <i>Kontraktsomlegging i entrepriserforhold: om håndtering av endringer og endrede forhold i kontraktspraksis.</i> Oslo, 1997.
Beatson	Beatson, J.: <i>Anson`s law of contract.</i> 28. utgave. Oxford, 2002.
Bergem/Rognlien	Bergem, John Egil og Rognlien, Stein: <i>Kjøpsloven 1988 og FN-konvensjonen 1980 om internasjonale løsørekjøp.</i> 2. utgave. Oslo, 1995.
Bergsåker	Bergsåker, Trygve: <i>Kjøp av fast eiendom: med kommentar til avhendingsloven.</i> 3. utgave. Oslo, 2000.
Bergsåker, Ny bolig.	Bergsåker, Trygve: <i>Kjøp av ny bolig: med kommentarer til bustadoppføringslova.</i> Oslo, 2000.
Berle	Berle, Henriette Christine Løken: <i>Mangler ved salg av fast eiendom.</i> Oslo, 1982.

Bernitz	Bernitz, Ulf: <i>Standardavtalsrätt</i> . 6. utgave. Stockholm, 1996.
Bimco bulletin.	"Barecon 89" <i>Standard Bareboat Charter revised</i> . I: Bimco bulletin, Vol 97 No. 2, side 31-40. Bagsvaerd, 2002.
Bjella	Bjella, Kristin: <i>Avtaler mellom profesjonelle – tolking og revisjon</i> . JV 2002, hefte 4-5, side 282-290.
Boe	Boe, Erik: <i>Innføring i juss. Juridisk tenkning og rettskildelære</i> . Oslo, 1996.
Borchsenius	Borchsenius, Fredrik Charlo: <i>Norsk fabrikkasjonskontrakt 1987 – en kommentar</i> . Marius nr. 172. Oslo, 1989.
Brautaset, Shelltime 4 – I.	Brautaset, Lasse: <i>Shelltime 4: Clause 3 – owners beware</i> . I: Nordisk medlemsblad no. 541, side 5298-55301. Oslo, 1992.
Brautaset, Shelltime 4 – II.	Brautaset, Lasse: <i>Shelltime 4: High court judgment on clause 3 and 21</i> . I: Nordisk medlemsblad no. 542, side 5339-5342. Oslo, 1993.
Brautaset, Shelltime 4 – III.	Brautaset, Lasse: <i>Shelltime 4: High court judgment on clause 3 indemnity remedy</i> . I: Nordisk medlemsblad no. 544, side 5392-5393. Oslo, 1994.
Brautaset, Shelltime 4 – IV.	Brautaset, Lasse: <i>Shelltime 4 – Clauses 3 and 21 revisited</i> . I: Nordisk medlemsblad no. 551, side 5593-5595. Oslo, 1998.

- Brunsvig  
Brunsvig, Per: *Kontrakter om bygging eller reparasjoner av skip*. I: AfS bind 1, hefte 4, side 241-280. Oslo, 1952.
- Brunsvig, Konstruksjonsansvar. Brunsvig, Per: *Konstruksjonsansvar ved bygging av skip*. I: AfS bind 13. Oslo, 1973.
- Brunsvig, Reparasjonskontrakten. Brunsvig, Per: *Reparasjonskontrakten av 25. august 1955*. I: AfS bind 3, hefte 2, side 113-195. Oslo, 1956.
- Bruserud  
Bruserud, Herman: *Bortfrakterens ansvar for skipets fysiske egenskaper. Ansvarsgrunnlagene*. Marius nr. 294. Oslo, 2002.
- Brækhus  
Brækhus, Sjur: *Voldgiftspraksis som rettskilde*. I: ... den urett som ikke rammer deg selv, Festskrift til Anders Bratholm. Side 447- 461. Oslo, 1990.
- Brækhus, Bygging av skib. Brækhus, Sjur: *Rettslige problemer ved bygging av skib – belyst ved nyere voldgiftspraksis*. Marius nr. 54. Oslo, 1980.
- Brækhus, Befraktarens hävingsrätt. Brækhus, Sjur: *Kurt Grönfors: Befraktarens hävingsrätt och sjöfraktavtalets konstruktion*. Bokanmeldelse i: AfS bind 3, hefte 5, side 612-614.
- Brækhus/Rein  
Brækhus, Sjur ... [et al.]: *Håndbok i kaskoforsikring*. Oslo, 1993.
- Brænne/Sejersted  
Brænne, Sverre B. og Sejersted, Fredrik: *Hydro-certepartiet med konnossement*. Oslo, 1949.

Bull	Bull, Hans Jacob: <i>Avtalte standardvilkår som privat lovgivning</i> . I: Lov, dom og bok, festskrift til Sjur Brækhus 19. juni 1988. Side 99-114. Oslo, 1988.
Bull, Sjøforsikringsrett.	Bull, Hans Jacob: <i>Sjøforsikringsrett</i> . Oslo, 1980.
Bull, Tredjemannsdekninger.	Bull, Hans Jacob: <i>Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold</i> . Oslo, 1988.
Bull, Veifraktrett.	Bull, Hans Jacob: <i>Innføring i veifraktrett</i> . 2. utgave. Oslo, 2000.
Carver	Carver, Thomas Gilbert: <i>Carver on bills of lading</i> . Thomas Gilbert Carver, Guenter H. Treitel og F. M. B. Reynolds. London, 2001.
Christensen	Christensen, Anna: <i>Studier i köprätt</i> . Stockholm, 1970.
Christophersen	Christophersen, Rolf: <i>NS 401 – Alminnelige kontraktsbestemmelse om utførelse av bygg- og entreprisearbeider</i> . I: Norsk sakførerblad nr. 6, 1962, side 127-134.
Cooke	Cooke, Julian ... [et al.]: <i>Voyage Charters</i> . 2. utgave. London, 2001.
Dalheim	Dalheim, Joar: <i>Mindre leilighet enn selgeren oppga: Ny metode for å beregne prisavslaget</i> . I: Juristkontakt nr. 7, 2001, side 14-17.
Davis	Davis, Mark: <i>Bareboat Charters</i> . London, 2000.

Ditlev-Simonsen	Ditlev-Simonsen, Arild: <i>Kansellering av langtidscertepartier</i> . I: AfS bind 14, hefte 3, side 448-467. Oslo, 1977.
Dæhlin	Dæhlin, Bjørn: <i>Konsulentens ytelse ved engineeringkontrakter i petroleumsvirksomheten</i> . Marius 125. Oslo, 1986.
Eckhoff	Eckhoff, Torstein: <i>Rettskildelære</i> . Ved Jan E. Helgesen. 5. utgave. Oslo, 2001.
Eggleston	Eggleston, Brian: <i>Liquidated Damages and Extensions of Time in Construction Contracts</i> . 2. utgave. Oxford, 1997.
Eriksen	Eriksen, Håkon: <i>Lov om håndverkertjenester m.m. for forbrukere</i> . Oslo, 1993.
Erlund/Strøjer	Erlund, Jan og Strøjer, Erik: <i>Mangler ved værftets ydelse – bortsett fra konstruksjonsmangler</i> . I: AfS bind 11, hefte 3, side 283-299. Oslo, 1971.
Falkanger	Falkanger, Thor: <i>Leie av skib</i> . Oslo, 1969.
Falkanger, Fortolkning.	Falkanger, Thor: <i>En sammenligning mellom engelske og norske prinsipper for fortolkning av kontrakter</i> . I: AfS bind 9, hefte 3, side 537-566. Oslo, 1969.
Falkanger, Konsekutive reiser.	Falkanger, Thor: <i>Konsekutive reiser</i> . I: AfS bind 8, hefte 1, side 1-243. Oslo, 1965.
Falkanger, Tolkning.	Falkanger, Thor: <i>Tolkning av sjørettslige standardkontrakter – særlig om betydningen av</i>

- forarbeider*. I: Ånd og rett. Festskrift til Birger Stuevold Lassen. Side 289-302. Oslo, 1997.
- Falkanger/Bull Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob: *Innføring i Sjørett*. 5. utgave. Oslo, 1999.
- Falkanger/Flock/Waaler Falkanger, Thor: *Tvangsfullbyrdsloven*. Thor Falkanger, Hans Flock og Torgleif Waaler. Bind 1 og 2. 3. utgave. Oslo, 2002.
- Fleischer Fleischer, Carl August: *Rettskilder og juridisk metode*. Oslo, 1998.
- Frisak Frisak, Nina: *Time charter parties and new regulation – what are the consequences*. I: Årsberetning 1989. Nordisk Skibsrederforening, side 20-21.
- Furmston Furmston, Michael: *Law of contract*. Michael Furmston, G. C. Sheshire og C. H. S. Fifoot. 14. utgave. Bristol, 2001.
- Gade/Woxholth Gade, Fred-Arne og Woxholth, Geir: *Offshorecertepartier i rettslig belysning*. Oslo, 1979.
- Garder Garder, Wilfred Rohde: *NS 3430 – regulering av rettsfølgene ved mangelfull oppfyllelse*. I: JV 1999, hefte 5-6, side 257-271.
- Gomard, 1. del. Gomard, Bernhard: *Obligationsret, 1. Del*. 3. utgave. København, 1998.
- Gomard, 2. del. Gomard, Bernhard: *Obligationsret, 2. Del*. 2. utgave. København, 1995.



- Gombrii Karl-Johan: *Barecon 2001. Review of new bareboat charter form*. I: Nordisk medlemsblad no. 560, side 5914-5917. Oslo, 2003.
- Gorton Lars: *Shipbroking and chartering practice*. Lars Gorton, Rolf Ihre og Arne Sandevären. London, 1999.
- Gram Per: *Fraktavtaler*. 4. utgave. Oslo, 1977.
- Grauers Folke: *Fell i sålt skepp*. Sjørättsforeningen i Göteborg skrifter nr. 59. Göteborg, 1980.
- Grotmol Frode: *Bareboat charterparties – the charterers` obligation to maintain and repair the vessel*. I: Nordisk medlemsblad no. 560, side 5920-5932. Oslo, 2003.
- Grönfors Kurt: *Tolking av fraktavtal*. Sjørättsforeningen i Göteborg skrifter nr. 67. Göteborg, 1989.
- Grönfors, Befraktarens hävingsrätt. Grönfors, Kurt: *Befraktarens hävingsrätt och sjöfraktavtalets konstruktion*. Göteborg, 1959.
- Grönfors, Etthundra år. Grönfors, Kurt: *Fraktavtalet under etthundra år*. Sjørättsforeningen i Göteborg skrifter nr. 66. Göteborg, 1986.
- Grönfors, Fraktavtalet. Grönfors, Kurt: *Fraktavtalet och den almänna avtalsrätten*. I: Svensk Juristtidning 1988, side 181-202.

Grönfors, Innledning.	Grönfors, Kurt: <i>Innledning till transporträtten</i> . 2. opplag. Stockholm, 1989.
Grönfors, Sjölagen.	Grönfors, Kurt: <i>Sjölagens bestämmelser om godsbefordran. Under medverkan av Lars Gordon</i> . Stockholm, 1982.
Gustavsson	Gustavsson, Geir: <i>Seaworthiness on delivery</i> . I: Nordisk medlemsblad no. 559, side 5864-5867. Oslo, 2002.
Hagen	Hagen, Lasse: <i>Befrakter – hans virkemidler og sanksjoner</i> . I: Marius nr. 208, side 239-259. Oslo, 1994.
Hagerup	Hagerup, Francis: <i>Om Kjøb og Salg</i> . 2. utgave. Kristiania, 1884.
Hagstrøm	Hagstrøm, Viggo: <i>Obligasjonsrett</i> . I samarbeid med Magnus Aarbakke. Oslo, 2003.
Hagstrøm, Ansvarsfraskrivelse.	Hagstrøm, Viggo: <i>Om grensene for ansvarsfraskrivelse, særlig i næringsforhold</i> . I: TfR 1996, side 421-518.
Hagstrøm, Avhjelp.	Hagstrøm, Viggo: <i>Avhjelp av mangler ved mislighold av kontrakter</i> . I: TfR 1986, side 64-85.
Hagstrøm, Entrepriserett.	Hagstrøm, Viggo: <i>Entrepriserett: utvalgte emner</i> . Oslo, 1997.
Hagstrøm, Ersättning.	Hagstrøm, Viggo: <i>Johnny Herre: Ersättning i köpreten. Särskilt om skadeståndsberäkning</i> . Bokanmeldelse i TfR 1996, side 729-743.

- Hagstrøm, Forutsetningslæren. Hagstrøm, Viggo: *En Høyesterettsdom om forutsetningslærens stilling i entrepriseretten etter innføringen av avtaleloven § 36: AF Salhus Flytebru – Staten, 25. juni 1999*. I: *Nytt i privatretten* 1999, nr. 3, side 2-4.
- Hagstrøm, Historie. Hagstrøm, Viggo: *Den norske obligasjonsretts historie*. I: *JV* 2003, hefte 3, side 161-168.[Under utgivelse: også publisert i *Hyldestskrift til Jørgen Nørgaard*, København 2003.]
- Hagstrøm, Kjøpsrettskonvensjon. Hagstrøm, Viggo: *Kjøpsrettskonvensjon, norsk kjøpslov og internasjonal rettsenhet*. I: *TfR* 1995, side 561-588.
- Hagstrøm, Tilsikrede egenskaper. Hagstrøm, Viggo: *Selgers ansvar for tilsikrede egenskaper*. I: *TfR* 1987, side 761-815.
- Hagstrøm/Svarva Hagstrøm, Viggo og Svarva, Helge Morten: *Kontraktsomlegging i entrepriserforhold*. Bokanmeldelse i: *TfR* 1999, side 814-830.
- Hallager Hallanger, Fr.: *Den norske obligationsret. Fremstilt af Fr. Hallager. Andet gennemseende oplag, ved L.M.B. Aubert. 1. og 2. bind*. Christiania, 1879.
- Haxthow Haxthow, Viktor: *Sjølovene*. Revidert av Jan E. Holvik. 26. utgave. Oslo, 2001.
- Hedberg Hedberg, Stig: *Entreprenadkontrakt fällor och fell*. Solna, 1996.

Heggeberget/Nyland	Heggeberget, Lars Marius og Nyland, Espen: <i>Formuleringen av internasjonale kontraktsrettslige grunnprinsipper og betydningen for norsk rett</i> . I: TfR 2000, side 251-323.
Hellner	Hellner, Jan: <i>Skeppbyggnadskontrakten och den allmänna köp- och avtalsrätten</i> . I: AfS bind 11, hefte 3, side 246-261. Oslo, 1971.
Hellner, Kontrollansvar.	Hellner, Jan: <i>Kontrollansvaret och annat skadeståndansvar i den nya köprätten</i> . I: TfR 1991, s. 141-179.
Hellner, Standardavtal.	Hellner, Jan: <i>Tolking av standardavtal</i> . JV 1994, hefte 4, side 266-278.
Hellner/Ramberg	Hellner, Jan og Ramberg, Jan: <i>Speciell avtalsrätt I. Köprätt</i> . 2. opplag. Stockholm, 1991.
Helset	Helset, Per: <i>Innledning til rettskildelæren</i> . I: JV 1986, hefte 8, side 261-296.
Herre	Herre, Johnny: <i>Ersättningar i köprätten. Särskilt om skadeståndsberäkning</i> . Stockholm, 1996.
Herre, Relationen.	Herre, Johnny: <i>Relationen mellan prisavdrag, avhjälpandekostnadsersättning och skadestånd – några systematiska reflexioner mot bakgrund av NJA 1998 s. 792</i> . I: Rettsvetenskapliga studier tillägnade minnet av Knut Rohde. Side 147-170. Stockholm, 1999.
Honka	Honka, Hannu: <i>Fartygets skick och egenskaper. En befraktningsrettslig studie</i> . Åbo, 1989.

Hov	Hov, Jo: <i>Avtaleslutning og ugyldighet. Kontraktsrett I.</i> Oslo, 2002.
Hov, Avtalebrudd.	Hov, Jo: <i>Avtalebrudd og partsskifte. Kontraktsrett II.</i> Oslo, 2002.
Huser	Huser, Kristian: <i>Avtaletolking.</i> Bergen-Oslo-Stavanger-Tromsø, 1983.
Hørlyck	Hørlyck, Erik: <i>Entreprise og licitation.</i> 5. utgave. København, 1998.
Hørlyck, Tilvirkningskøbet.	Hørlyck, Erik: <i>Tilvirkningskøbet.</i> København, 1996.
Haaskjold	Haaskjold, Erlend: <i>Kontraktsforpliktelser.</i> Oslo, 2002.
Håstad	Håstad, Torgny: <i>Den nya köprätten.</i> 5. opplag. Uppsala, 2003.
Iversen	Iversen, Torsten: <i>Erstatningsberegning i kontraktsforhold.</i> København, 2000.
Jantzen	Jantzen, Johs.: <i>Håndbok i godsbefraktning til sjøs.</i> 2. utgave, ved Nils Dybwad. Oslo, 1952.
Jantzen, Tidsbefraktning.	Jantzen, Johs.: <i>Tidsbefraktning.</i> Kristiania, 1919.
Jørgensen	Jørgensen, Stig: <i>Misligholdelse.</i> TfR 1964, side 449-502.
Knophs oversikt 1987.	<i>Knophs oversikt over Norges rett.</i> 9. utgave, utgitt av Birger Stuevold Lassen. Oslo, 1987.

Knophs oversikt 1993.	<i>Knophs oversikt over Norges rett.</i> 10. utgave, utgitt av Birger Stuevold Lassen. Oslo, 1993.
Knophs oversikt 1998.	<i>Knophs oversikt over Norges rett.</i> 11. utgave, utgitt av Kåre Lilleholt. Oslo, 1998.
Knudtson	Knudtson, Stephan: <i>Den nye kontrakt for bygging av skip ved norske verksteder.</i> Nordisk Skipsrederforening. Medlemsblad. Spesialnummer A 1984. Oslo, 1984.
Knudtson, Mangelsansvaret.	Knudtson, Stephan: <i>Reguleringen av mangelsansvaret i den nye skipsbyggingskontrakten av 7. oktober 1981.</i> Marius nr. 74. Oslo, 1982.
Kolrud	Kolrud, Helge Jakob: <i>Kommentar til NS 3430.</i> Helge Jakob Kolrud ... [et al.] Oslo, 1992.
Kolrud, NL 92.	Kolrud, Helge Jakob: <i>Kommentar til NL 92.</i> Helge Jakob Kolrud ... [et al.] Oslo, 1992.
Kolrud, Skipsbygging.	Kolrud, Helge Jakob: <i>Skipsbyggingskontrakten og offshoreindustrien: Hvor langt kan samme løsninger anvendes?</i> I: Marius nr. 74. Oslo, 1982.
Korsager	Korsager, Torben: <i>Forholdsmæssigt afslag i entrepriseretten.</i> I: UfR 1992B, side 160-164.
Krokeide	Krokeide, Kjetil: <i>Forutsetningslæren og misligholdsbegrepet – særlig i langsiktige kontraktsforhold.</i> I: TfR 1977, side 569-649.
Krüger	Krüger, Kai: <i>Norsk kontraktsrett.</i> Bergen, 1989.

Krüger, Kjøpsrett.	Krüger, Kai: <i>Norsk Kjøpsrett</i> . 4. utgave. Bergen, 1999.
Krüger, Uttalelser I.	Krüger, Kai: <i>Uttalelser i byggesaker fra Byggebransjens Faglig Juridiske Råd i Bergen</i> . Oslo, 1987.
Krüger, Uttalelser II.	Krüger, Kai: <i>Uttalelser i byggesaker 1987-1996 fra Byggebransjens Faglig Juridiske Råd i Bergen</i> . 2. samling. 1997.
Kaasen	Kaasen, Knut: <i>Kommentar til NF 92</i> . 3. opplag. Oslo, 1999.
Kaasen, Fabrikasjonskontrakten.	Kaasen, Knut: <i>Fabrikasjonskontrakten: Utvikling under avvikling av kontraktsforholdet</i> . I: Lov, dom og bok, festskrift til Sjur Brækhus 19. juni 1988. Side 309-323. Oslo, 1988.
Kaasen, Tidsproblemet.	Kaasen, Knut: <i>Tidsproblemet i tilvirkning</i> . I: Ånd og rett. Festskrift til Birger Stuevold Lassen på 70-årsdagen 19. august 1997. Side 607-621. Oslo, 1997.
Lassen	Lassen, Jul.: <i>Haanbog i Obligationsretten. Almindelig del</i> . København, 1908.
Lassen, Speciel del.	Lassen, Jul.: <i>Haanbog i Obligationsretten. Speciel del</i> . København, 1897.
Lehrberg	Lehrberg, Bert: <i>Förutsättningsläran</i> . Uppsala, 1989.

Leikvang	Leikvang, Nina Frisak: <i>Tidstapsberegningen ved off hire. Særlig om Esso Time kl. 11.</i> Marius nr. 14. Oslo, 1977.
Lilleholt	Lilleholt, Kåre: <i>Avtale om ny bustad.</i> Oslo 2001.
Lilleholt, Reelle omsyn.	Lilleholt, Kåre: <i>Bruk av reelle omsyn i formueretten.</i> I: JV 2000, hefte 2, side 49-60.
Lind Rasmussen	Lind Rasmussen, Uffe: <i>Tidsbefragting – forslag til nye regler.</i> I: Marius 178, side 87-106. Oslo, 1990.
Lund	Lund, Ole: <i>Om erstatning for mangler og forsinkelse, utbedringsplikt og prisavslag ved skibsbygging.</i> I: AfS bind 11, hefte 3, side 336-365. Oslo, 1971.
Lund, Konstruksjonsmangler.	Lund, Ole: <i>Konstruksjonsmangler ved skibsbygningskontrakter.</i> I: JV 1968, hefte 4, side 111-128.
Lund, Skibsbygningskontrakter.	Lund, Ole: <i>Om mislighold av skibsbygningskontrakter.</i> I: JV 1967, hefte 5, side 116-130.
Lund, Standardkontrakter.	Lund, Ole: <i>Standardkontrakter, bilsalg og preseptorisk lovgivning.</i> I: Lov og Rett 1964, side 66-81.



Lunde	Lunde, Anders Kibsgaard: <i>Myopic expectations in the markets for secondhand vessels</i> [Online]. Tilgang: <a href="http://www.viamar.no/about/AKL_SHV.pdf">http://www.viamar.no/about/AKL_SHV.pdf</a> .
Martinussen	Martinussen, Roald: <i>Forbrukerkjøp</i> . Oslo, 2002.
Mestad	Mestad, Ola: <i>Mangelsreguleringa i norsk fabrikkasjonskontrakt 1992(NF 92)</i> . I: JV 1999, hefte 5-6, side 272-291.
Mestad, Force majeure.	Mestad, Ola: <i>Om force majeure og risikofordeling i kontrakt</i> . Oslo, 1991.
Michelet	Michelet, Hans Petter: <i>Håndbok i tidsbefraktning</i> . Oslo, 1997.
Michelet, Off-hire.	Michelet, Hans Petter: <i>Om "off-hire" under tidsbefraktning</i> . I: AfS bind 1, hefte 3, side 177-208. Oslo, 1952.
Michelet, Tidsbefraktning.	Michelet, Hans Petter: <i>Beskrivelsen av skipet ved tidsbefraktning</i> . I: AfS bind 4, hefte 3, side 401-436. Oslo, 1960.
Myrdahl	Myrdahl, Kr. Fr.: <i>Noen sjødyktighetsspørsmål</i> . I: AfS bind 1, hefte 1, side 27-47. Oslo, 1951.
Norsk lovkommentar.	<i>Norsk lovkommentar</i> . Bind 1 til 3. Oslo 2002.
Nygaard	Nygaard, Nils: <i>Rettsgrunnlag og standpunkt</i> . Bergen, 1999.

Nørgaard	Nørgaard, Jørgen: <i>Om køberens afvisningsret ved tilvirkningskøb</i> . I: JV 1998, hefte 3, side 132-138.
Olsen	Olsen, Lena: <i>Lena Sisula-Tulokas: Felpåföljden prisavslag</i> . Bokanmeldelse i: Juridisk tidskrift 1992-93, side 198-202.
Olsen, Ersättningsklausuler.	Olsen, Lena: <i>Ersättningsklausuler</i> . Stockholm, 1993.
Olsen, Felansvar.	Olsen, Lena: <i>Några frågor i anslutning till fastighetssäljares felansvar</i> . I: Juridisk tidskrift 1992-93, side 342-357.
Olsen, Kontraktsbrott.	Olsen, Lena: <i>Borgenärens val vid kontraktsbrott</i> . Stockholm, 1997.
Pedersen	Pedersen, Axel H.: <i>Entreprise</i> . København, 1952.
Rabel	Rabel, Ernst: <i>Das Recht des Warenkaufs</i> . 2. Band. Berlin, 1967.
Ramberg	Ramberg, Jan: <i>Köpavtal, samt transportavtal och andra anslutande avtal</i> . Stockholm, 1993.
Ramberg/Herre	Ramberg, Jan og Herre, Johnny: <i>Internationella köplagen (CISG)</i> . Stockholm, 2001.
Ramberg/Herre, Köprett.	Ramberg, Jan og Herre, Johnny: <i>Allmän köprätt. Det köprättsliga regelsystemet och marknadspraxis</i> . 2. opplag. Stockholm, 2002.
Richardson	Richardson, John: <i>A guide to the "Boxtime" charter party</i> . London, 1990.

Rodhe	Rodhe, Knut: <i>Obligationsrätt</i> . Stockholm, 1956.
Rodhe, The Quantum.	Rodhe, Knut: <i>The Quantum of Damages under The Scandinavian Sale of Goods Act</i> . I: Scandinavian Studies in Law 1966, side 149-171.
Røsæg	Røsæg, Erik: <i>Skipsbyggingskontrakten og klassen</i> . Marius nr. 97. Oslo, 1984.
Røsæg, Garantier.	Røsæg, Erik: <i>Garantier eller fattigmanns trøst?</i> Oslo, 1992.
Sandvik	Sandvik, Tore: <i>Entreprenørrisikoen</i> . Oslo, 1966.
Sandvik, Kommentar.	Sandvik, Tore: <i>Kommentar til NS 3401</i> . Bergen – Oslo – Tromsø, 1977.
Schei	Schei, Tore: <i>Twistemålsloven. Bind II</i> . Oslo, 1998.
Scrutton	Scrutton, Thomas Edward ... [et al.]: <i>Scrutton on charterparties and bills of lading</i> . 20. utgave. London, 1996.
Selmer	Selmer, Knut S.: <i>Forsikringsrett</i> . 2. utgave. Oslo, 1982.
Selvig	Selvig, Erling: Tolking etter norsk eller annen skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk. I: TfR 1986, side 1-26.[Også inntatt i Selvig/Hagstrøm 3, side 143-168]

Selvig, Fright risk.	Selvig, Erling: <i>The fright risk</i> . I: AfS bind 7. Oslo, 1978.
Selvig, Kjøpsrett.	Selvig, Erling: <i>Kjøpsrett til studiebruk</i> . Oslo, 1999.
Selvig, Kommentar.	Selvig, Erling: Kommentarer inntatt i Nordiske domme i sjøfartsanliggender 1983, side V-XXIII. Oslo, 1985.
Selvig, Naturaloppfyllelse.	Selvig, Erling: <i>Om dom på naturaloppfyllelse, særlig i befraktningsforhold</i> . I: AfS bind 5, hefte 4, side 553-600. Oslo, 1962.
Selvig/Hagstrøm 1.	Selvig, Erling og Hagstrøm, Viggo: <i>Kontraktsrett til studiebruk. Hefte 1</i> . Oslo, 1997.
Selvig/Hagstrøm 2.	Selvig, Erling og Hagstrøm, Viggo: <i>Kontraktsrett til studiebruk. Hefte 2</i> . Oslo, 1997.
Selvig/Hagstrøm 3.	Selvig, Erling og Hagstrøm, Viggo: <i>Kontraktsrett til studiebruk. Hefte 3</i> . Oslo, 1998.
Sevón	Sevón, Leif: <i>Hovudpunkter i köplagen</i> . Leif Sevón, Thomas Wilhelmsson og Pauliine Koskelo. Helsingfors, 1987.
Sigurðsson	Sigurðsson, Guðmundur: <i>Pakkereisekontrakter: EF's pakkereisedirektiv og den nordiske lovgivningen</i> . Oslo, 1996.
Simonsen	Simonsen, Lasse: <i>Kreditors mangelsbeføyelser – særlig for tilvirkningskontraktene</i> . I: JV 1999, hefte 5-6, side 305-398.

Simonsen, Entrepriserett.	Simonsen, Lasse: <i>Bygge- og entrepriserett. Del I. Entrepriserettslige emner.</i> Oslo, 2001.
Simonsen, Pelsdyrhall-dommen.	Simonsen, Lasse: <i>Høyesterettsdom av 10. februar 2000, Pelsdyrhallene.</i> I: <i>Nytt i privatretten</i> 2000, nr. 2, side 1-3.
Sisula-Tulokas	Sisula-Tulokas, Lena: <i>Felpåföljden prisavdrag.</i> Helsingfors, 1990.
Skoghøy	Skoghøy, Jens Edvin A.: <i>Twistemål.</i> 2. utgave. Oslo, 2002.
Skoghøy, Rettsavgjørelser.	Skoghøy, Jens Edvin A.: <i>Bruk av rettsavgjørelser ved lovtolkning og annen rettsanvendelse.</i> I: <i>Nybrott og odling, festschrift til Nils Nygaard på 70-årsdagen</i> , 3. april 2002. Side 323-343. Bergen, 2002.
Solvang	Solvang, Trond: <i>Sjølovens kapittel 14.</i> I: <i>Norsk lovkommentar</i> , bind 3, side 2409-2428. Oslo, 2002.
Solvang, New maritime code.	Solvang, Trond: <i>A new maritime code under Scandinavian law.</i> I: <i>Årsberetning 1994.</i> Nordisk Skipsrederforening, side 24-27.
Sundberg	Sundberg, Jacob W. F.: <i>Om ansvaret för fel i lejt gods.</i> Stockholm, 1966.
Tamm	Tamm, Ditlev: <i>Retshistorie, Bind 2: Romerret og europeisk retsudvikling.</i> København, 1991.

Tapper	Tapper, Jan Kaare: <i>Fabrikasjonskontrakter</i> . I: Kontrakter i petroleumsvirksomheten. Lars Olav Askheim, Marius Gisvold og Jan Kaare Tapper. Side 73-234. Oslo, 1983.
Texell	Texell, Lars Erik: <i>Avtal och rättsskydd</i> . Åbo, 1972.
Treitel	Treitel, G. H.: <i>The law of contract</i> . 10. utgave. London, 1999.
Treitel, Remedies.	Treitel, G. H.: <i>Remedies for breach of contract</i> . Oxford, 1991.
Tørum	Tørum, Amund Bjøranger: <i>Konsekvens i formueretten</i> . I: JV 2002, hefte 4-5, side 314-339.
Ussing	Ussing, Henry ved Vinding Kruse, Anders: <i>Køb</i> . 4. utgave. København, 1967.
Ussing, Obligationsretten.	Ussing, Henry ved Vinding Kruse, Anders: <i>Obligationsretten: almindelig del</i> . 4. utgave. København, 1967.
Vagner	Vagner, Hans Henrik: <i>Entrepriseret</i> . 3. utgave ved Torsten Iversen. København, 2001.
Vejledning om AB 92.	<i>Vejledning om AB 92: almindelige betingelser for arbejder og leverancer i Bygge- og anlægsvirksomhed av 10.12.1992</i> . København, 1992.

Venger	Venger, Harald G.: <i>Kaskoforsikring av petroleumsinstallasjoner under bygging</i> . Marius 233. Oslo, 1997.
Vinding Kruse	Vinding Kruse, Anders: <i>Ejendomskeb</i> . 6. utgave, under medvirkning av Jens Møller og Peter Otken. København, 1992.
Wilford	Wilford, Michael: <i>Time Charters</i> . Michael Wilford, Terence Coghlin og John D. Kimball. 4. utgave. London, 1995.
Woxholth	Woxholth, Geir: <i>Avtaleinngåelse, ugyldighet og tolking</i> . 4. utgave. Oslo, 2001.
Woxholth, Forutsetningslæren.	Woxholth, Geir: <i>Forutsetningslæren og avtaleloven § 36</i> . I: JV 2000, hefte 3, side 109-131.
Woxholth, Håndverkertjenester.	Woxholth, Geir: <i>Privatrettsgrunnfaget: håndverkertjenester - og to andre emner fra kontraktsretten</i> . 2. utgave. Oslo, 2001.
Aadnesen	Aadnesen, Henrik: <i>En rettslig studie av endringsreglene i skipsbyggingskontrakten av 2000</i> . Marius nr. 272. Oslo, 2001.
Aarbakke	Aarbakke, Magnus: <i>Kutyme som rettskilde</i> . I: TfR 1965, side 432-473.
Aasland	Aasland, Gunnar: <i>Noen betraktninger om rettskildespørsmål i Høyesteretts praksis</i> . I: JV 2000, hefte 4, side 157-179.

## **7 Rettspraksis**

### **7.1 Norsk Retstidende**

Rt. 1905 s. 401

Rt. 1922 s. 308

Rt. 1924 s. 91

Rt. 1935 s. 497

Rt. 1939 s. 394

Rt. 1958 s. 726

Rt. 1974 s. 449

Rt. 1975 s. 478

Rt. 1992 s. 796

Rt. 1994 s. 581

Rt. 1994 s. 626

Rt. 1998 s. 1032

Rt. 1998 s. 1510

Rt. 1999 s. 408

Rt. 1999 s. 922

Rt. 2000 s. 199

Rt. 2000 s. 806

Rt. 2002 s. 173

Rt. 2002 s. 1155

Høyesteretts dom av 27. mars 2003 (HR-2002-01060) For tiden ikke inntatt i Rt.

### **7.2 Rettens Gang**

RG 1968 s. 638 (Eidsivating lagmannsrett)

RG 1971 s. 315 (Gulating lagmannsrett)

RG 1994 s. 269 (Frostating lagmannsrett)

RG 1998 s. 529 (Hålogaland lagmannsrett)

RG 1998 s. 588 (Drammen byrett)



### 7.3 Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

ND 1911 s. 405(SH)

ND 1915 s. 168(NH) (“Herman Wedel Jarlsberg”)

ND 1921 s. 19(NH)

ND 1933 s. 116(NV)

ND 1949 s. 322(NV) (“Braila”)

ND 1950 s. 192(NV)

ND 1950 s. 398(NV)

ND 1951 s. 71(Oslo byrett)

ND 1952 s. 299(NV) (“Lynæs”)

ND 1952 s. 442(NV) (“Hakefjord”)

ND 1953 s. 670 (Eidsivating lagmannsrett)

ND 1957 s. 311(NH)

ND 1958 s. 8(NV) (“Ole Bratt”)

ND 1972 s. 27(NV)

ND 1974 s. 186(NV)(“Kingsnorth”)

ND 1974 s. 241(SøHa)

ND 1979 s. 231(NV)

ND 1984 s. 384(Lier, Røyken og Hurum herredsrett) Voldgiftsdom av 6. juli 1982, inntatt som bilag på side 404 flg.

ND 1983 s. 309(NV)(“Arica”)

### 7.4 Øvrig norsk rettspraksis

Voldgiftsdom av 7. mars 2002 (enevoldgiftsdommer Morten Lund) Dommen er for tiden upublisert, men vil publiseres i ND, jf. Gustavsson s. 5865.

Hålogaland lagmannsretts dom av 23. april 2002 (LH-2001-00605)

### 7.5 Nordisk Domssamling

NoD 1969 s. 11(DHR)

NoD 1970 s. 610(FHR)

### 7.6 Nytt Juridiskt Arkiv

NJA 1998 s. 792

### 7.7 Øvrig utenlandsk rettspraksis

Dunlop Tyre v. New Garage. Law Reports Appeal Cases Series 79, [1915]

Tibermede v. Graham & Co. [1921] Lloyds Rep. 250 (King's Bench Division)

Hongkong Fir Shipping Co. Ltd v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd [1962] 2 Q.B 26

A

B